5/17
Nur € 4,90

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 5
Mai 2017
66. Jahrgang

Deutschland 4,90 €
Österreich 5,70 €
Schweiz 9,80 sFr
B/Lux 5,80 €
NL 6,30 €
Dänemark 56,00 DKK
Frankreich/Italien/
Spanien/Portugal (cont.) 6,60 €



B13411

MEB-Testreport:
- *V180 von Piko*
- *44 von KM1*
- *BCFe 4/4 von Bemo*

Werkstatt:
- *Maßstäbliche Lagerhalle*

Eine Legende wird 100
Preußens letzte Güterzuglok

Triebwagen-Spurensuche
Südliche Raritäten



LESERWAHL:
Goldenes Gleis
Gewinnen Sie eine Dampffahrt mit der Brohltalbahn!

125 Jahre Preßnitztalbahn
Schöner denn je

Sichern Sie sich jetzt Ihre exklusiven Modelle bei Ihrem MC-Fachhändler



SPUR H0



T-2000 Doppeltaschenwagen mit DHL Auflieger

Roco

Fein detailliert mit Kupplungsaufnahme nach NEM 362 und KK-Kinematik.

76424 / 115 60 237	H0, VI NEM, 390 mm, Auflage 400	€ 94,99
76425 / 115 60 245	H0, VI NEM, 390 mm, Auflage 400 (andere Betriebsnr.)	€ 94,99



Elektrolokomotive BR 151, RBH

Roco

Elektrolokomotive der Baureihe 151 der privaten Bahngesellschaft RBH. Die Lokomotiven verkehren überwiegend im Kohle- und Güterverkehr.

73436 / 115 64 062	H0, VI NEM, =, 224 mm, Auflage 200	€ 219,99
73437 / 115 64 071 o. Abb.	H0, VI NEM, =, 224 mm, digital, Sound, Auflage 100	€ 299,99
79437 / 115 64 089 o. Abb.	H0, VI NEM, ~, 224 mm, digital, Sound, Auflage 100	€ 299,99



Diesellokomotive 218 175-8 altrot

Roco

Fein detailliertes Modell, Motor mit Schwungmasse. Antrieb auf alle vier Achsen, zwei Haftreifen. Plux22 Schnittstelle. Kupplungsaufnahme nach NEM 362. LED-Spitzenlicht weiß/rot mit der Fahrtrichtung wechselnd. Modell mit digital schaltbaren Soundfunktionen.

73718 / 115 35 992	H0, IV NEM, =, 188 mm, Sound, Auflage 300	€ 249,99
79718 / 115 36 000	H0, IV NEM, ~, 188 mm, Sound, Auflage 200	€ 249,99



IHR MC-FACHGESCHÄFT

Theile & Wagner GmbH & Co. KG
Reichenberger Straße 11, 02763 Zittau,
Tel.: 03583-50 09 70

Spiel + Sport Grob (Spiel u. Sport Hella u. Günter Grob, Inh. Rainer Bliefernicht)
Bahnhofstraße 54-56, 21614 Buxtehude,
Tel.: 04161-28 60

Dluzak (Dluzak GmbH)
Rodigallee 303, 22043 Hamburg,
Tel.: 040-6 53 22 44

Hobby & Co (Hobby & Co. Freizeit-, Spiel- & Bastelwelt, Inh. Peter Schwich e.K.)
Großflecken 34, 24534 Neumünster,
Tel.: 04321-41 87 16

Meiners Hobby & Spiel GmbH
Große Kremperstraße 13,
25348 Glückstadt,
Tel.: 04124-93 70 33

Modellbahnshop Lippe
(CASISOFT MindWare GmbH)
Thalenhorststraße 15,
28307 Bremen,
Tel.: 05231-9 80 71 23

Spielzeug HAAR (Anke Haar)
Hauptstraße 96, 28865 Lilienthal,
Tel.: 04298-9 16 50

Modellbahnshop Lippe
(CASISOFT MindWare GmbH)
Gildestraße, Ecke Marie-Curie-Straße,
32760 Detmold,
Tel.: 05231-9 80 71 23

Modellbahnladen Fortenbacher
(Modellbahnladen und Spielparadies Stephan Fortenbacher e.K.)
Kampstraße 23, 33332 Gütersloh,
Tel.: 05241-2 63 30

Spielwaren Pelz, Ernst Pelz (Inh. Ernst Pötter)
Mittelstraße 10+13, 34466 Wolfhagen,
Tel.: 05692-23 61

Modellbahn Apitz (Modellbahn Apitz GmbH)
Heckinghauser Straße 218, 42289 Wuppertal,
Tel.: 0202-62 64 57

Modellbahn-Center Recklinghausen
(Inh. Michael Pottrick)
Am Quellberg 2, 45665 Recklinghausen
Tel.: 02361-1 06 17 07

WIEMO Modellbahntreff Münster
(WIEMO Modellbahntreff Münster, Inh. Evelyn Wienker)
Warendorfer Straße 21, 48145 Münster,
Tel.: 0251-13 57 67

Modellbahnshop H. J. Wasser UG & Co. KG
Markt 6, 53721 Siegburg,
Tel.: 02241-6 66 53

Spielzeugparadies
(Spielzeugparadies Gerd Klein GmbH)
Nagelstraße 28-29, 54290 Trier,
Tel.: 0651-4 88 11

Henke Spielzeugland
(Wilhelm Henke Fachmarkt für Hausgeräte, Hausrat und Spielwaren)
Bundesstr. 132-133, 59909 Bestwig,
Tel.: 02904-12 92

Meder Spielwaren (Meder OHG)
Berger Straße 198, 60385 Frankfurt/Main,
Tel.: 069-45 98 32

Spielwaren Hegmann
(Berta Hegmann e. Kfr.)
Industriestraße 1, 63920 Großheubach,
Tel.: 09371-6 50 80 13

moba-tech (it-works Systemtechnik GmbH)
Bahnhofstraße 3, 67146 Deidesheim,
Tel.: 06326-7 01 31 71

Spiel + Freizeit Zinthäfner
Solitudestraße 40, 71638 Ludwigsburg,
Tel.: 07141-92 56 11

Spiel + Freizeit Korb-Rau
Poststraße 50, 73033 Göppingen,
Tel.: 07161-7 25 77

Das Lokmuseum (Inh. Michael Merz)
Hauptstraße 23, 73108 Gammelshausen,
Tel.: 07164-91 93 64

HEIGES Spielwaren
(Wilh. Heiges Nachf. GmbH & Co. KG)
Fischbrunnenstraße 3, 73728 Esslingen,
Tel.: 0711-3 96 94 60

Spielwaren Bauer
(Karl Bauer, Inh. Karlheinz Bauer e. K.)
Marktstraße 7, 74613 Öhringen,
Tel.: 07941-9 49 50

Schreib- und Spielwaren Dunz
(Dunz GmbH & Co. KG)
Kesslergasse 5, 74821 Mosbach,
Tel.: 06261-9 21 20

Spielkiste (Spielkiste Brenner, Inh. Matthias Brenner)
Kirchenplatz 2, 76275 Ettlingen,
Tel.: 07243-1 67 06

Spielwaren Reimann
(Spielwaren Reimann GmbH)
Untere Gießwiesen 15, 78247 Hilzingen,
Tel.: 07731-9 89 90

Spiel + Freizeit Seigert
(Seigert Spiel + Freizeit Handels GmbH)
Sägewerkstr. 18, 83395 Freilassing,
Tel.: 08654-47 90 91

Spielwaren Schmidt
(Spielwaren Schmidt Inh. Karin Märkl e.K.)
Münchner Straße 33, 85221 Dachau,
Tel.: 08131-8 29 87

Die Spielzeugkiste (Inh. Michael Golombeck)
Wendelsteinstraße 3, 85591 Vaterstetten
Tel.: 089-9 10 12 43

Augsburger Lokschuppen
(Augsburger Lokschuppen GmbH)
Gögginger Straße 110, 86199 Augsburg,
Tel.: 0821-57 10 30

Spiel + Freizeit Gersthofen
(Spiel + Freizeit Handels-GmbH & Co. KG)
Hery-Park 2000, 86368 Gersthofen,
Tel.: 0821-249 21-20 00

Spielwaren Habermeyer
(Habermeyer Maria)
Färberstraße 90-92,
86633 Neuburg/Donau,
Tel.: 08431-86 43

Spielwaren Möhnle
Schrannenstraße 7, 86720 Nördlingen,
Tel.: 09081-42 28

Spielwaren Härtle
(Inh. Matthias Franz e. Kfm.)
Kaufbeurener Str. 1,
87616 Marktoberdorf,
Tel.: 08342-42 09 90

Modellbahnen Michael Höpfer
Oberdorfer Str. 5,
88085 Langenargen,
Tel.: 07543-30 29 064

Leo's Modellbahn-Stube
Fürther Straße 27a, 90587 Siegelsdorf,
Tel.: 0911-75 31 75

Spiel + Freizeit Fechter
(Spiel + Freizeit Fechter GmbH),
Joh.-Seb.-Bach-Platz 8, 91522 Ansbach,
Tel.: 0981-96 96 90

Spiel + Freizeit Nußstein
Regensburger Straße 4,
93133 Burglengenfeld,
Tel.: 09471-70 12 11

Carl Hilpert KG
Schulerstraße 1-3, AT-1010 Wien,
Tel.: 0043-1-51 2 33 69

Spielwaren Heiss
(Manfred Gress e.U.)
Museumsstraße 6,
AT-6020 Innsbruck,
Tel.: 0043-512-58 50 56

Mikado Hobby, Spiel + Freizeit
(Mikado AG) Städtle 19,
FL-9490 Vaduz,
Tel.: 00423-2 32 79 94

Harlaar Modeltreinen V.O.F.
Badhoevelaan 53,
NL-1171 DB Badhoevedorp
Tel.: 0031-20 6 59 94 94

Zevenspoor (Peter Schoonhoven)
Noordelijke Dwarsweg 94 a,
NL-2761 GD Zevenhuizen,
Tel.: 0031-65 4 26 69 93

Trein en Zo
(CRD Het Speelhuys Kampen)
Geerstraat 23-25,
NL-8261 HL Kampen,
Tel.: 0031-38 3 33 82 84

Het Spoor (Kerselaers Henri)
Parkstraat 90,
BE-3053 Oud-Heverlee,
Tel.: 0032-16 40 70 42



www.vedes.com



www.spielzeug-ring.com



14 Schmalspur-Legende

Es gibt nur wenige Schmalspurbahnen, die einen derart hohen Kultfaktor besitzen wie die Preßnitztalbahn. Seit nunmehr 125 Jahren ist die Linie im Erzgebirge der Inbegriff ungetrübter Schienen-Romantik.



Titel: Pressnitztal-Anlage von „De Bimmlbahner"
Foto: Andreas Bauer-Portner



24 Auf Tour mit den Kraftpaketen

Eine außergewöhnliche Rundfahrt: Mit Güterzug-Dampflokomotiven unterwegs.



58 Das Lagerhaus sieht super aus

Michael Robert Gauß verfeinert den Bausatz eines Getreidelagers von Minifer.



82 Zweiter Abschied in H0

Die Modellbundesbahn in Bad Driburg schließt noch in diesem Jahr ihre Pforten.



FOTO: GABRIEL HABERMANN

Er überraschte alle mit seinem plötzlichen Rückzug: Ex-Bahnchef Dr. Rüdiger Grube.



FOTO: JÜRGEN METZELER

Das neue Führungstriumvirat der DB AG: Berthold Huber, Vorstand Verkehr und Transport, Richard Lutz, Vorstandsvorsitzender, und Ronald Pofalla, Vorstand Infrastruktur (v. l. n. r.).

DB AG

Die Sedisvakanz im Bahn-Tower ist beendet

☐ Der Chef der Deutschen Bahn AG ist zwar nicht der Papst, aber der Findungsprozess für einen neuen Bahnvorstand zeigt Ähnlichkeiten zur Wahl eines neuen Oberhaupts der Katholischen Kirche. Bei dieser Gelegenheit hat sich wieder einmal erwiesen, dass der Bahnkonzern kein gewöhnliches Unternehmen ist. Über 300 000 Mitarbeiter, Aktiengesellschaft, einziger Eigentümer: Bundesrepublik Deutschland.

Der mehr als überraschende Rücktritt des bisherigen Bahnchefs Dr. Rüdiger Grube am 30. Januar 2017, infolge eines Streits um die Dauer seiner Vertragsverlängerung, machte plötzlich einen der wichtigsten Posten der deutschen Wirtschaft frei. Das Anforderungsprofil an den Bahnchef erfordert nicht nur fachliche Qualifikation, sondern es unterliegt auch politischem Kalkül. Somit war früh klar, dass der ehemalige Kanzleramtsminister und Merkel-Vertraute Ronald Pofalla, heimlicher Kronprinz Grubes, zu diesem Zeitpunkt nicht für die Nachfolge in Frage käme. Zu kurz war er im Amt, zu umstritten sein Übergang von der Politik in die Privatwirtschaft. Im Wahljahr 2017 hätte die SPD einer Ernennung Pofallas wohl nicht zugestimmt.

Die Wahl fiel auf einen Insider, den wenige auf dem Zettel hatten: Richard Lutz, bisheriger Finanzvorstand der DB AG. Lutz ist seit 1994 bei der DB AG, kennt den Konzern gut und ist überdies schon seit 2010 Vorstand Finanzen und Controlling.

Lutz erhielt einen Vertrag über fünf Jahre. Gleichzeitig wurden die Verträge von Berthold Huber und Ronald Pofalla um fünf Jahre verlängert. Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt meinte dazu: „Diese Kernmannschaft hat die Verantwortung, das Konzept ‚Zukunft Bahn' erfolgreich fortzuführen."

Immerhin hatte Richard Lutz bei seiner ersten Bilanzpressekonferenz, einen Tag nach seiner Inthronisation, gute Nachrichten zu verkünden: die Rückkehr in die Schwarzen Zahlen mit einem Betriebsgewinn in Höhe von zwei Milliarden Euro. Dies wäre ein Plus von elf Prozent zum Vorjahr. Vor allem ist es auch ein Ergebnis, das eigentlich noch dem alten Bahnchef Dr. Grube zuzuschreiben ist.



FOTO: FELIX SERAPHIN

■ ***Seit dem Sommer 2016 besitzt die A.V.G (Ascherslebener Verkehrsgesellschaft mbH) mit Sitz in Aschersleben eine Lokomotive der Baureihe 215. Es handelt sich um die ehemalige 225 004. Die nun wieder weitestgehend in den Ablieferungszustand zurückversetzte und ozeanblau-beigefarben lackierte 215 004 kommt bundesweit vor Bau- und Güterzügen zum Einsatz. Am 17. März 2017 brachte die Diesellok mehrere Baufahrzeuge von Berlin-Grunewald nach Chemnitz Hbf und passierte kurz vor dem Ziel den Haltepunkt Chemnitz-Kinderwaldstätte.***



FOTO: MARCUS HENSCHEL

Ein NS-ICE von Amsterdam rollt am 12. März 2017 auf der sonst nur vom Güterverkehr befahrenen Ratinger Westbahn.

ZWECKVERBAND NAHVERKEHR RHEINLAND (NVR)

Baustellen-Chaos

☐ Gleich drei Baustellen schränkten den Bahnverkehr in NRW in den vergangenen Wochen ein. Der Bahnverkehr war Mitte März bis Anfang April zwischen Duisburg und Düsseldorf und sogar auf zwei Wegen zwischen Düsseldorf und Köln stark eingeschränkt. Zu Ostern und in den Sommerferien ist dann Wuppertal sogar komplett vom Bahnverkehr abgetrennt. In diesem Zusammenhang kritisierte die NVR-Zweckverbandsversammlung das Baustellenmanagement von DB Netz. Vor allem die gleichzeitigen Baustellen auf der links- und rechtsrheinischen Bahnstrecke, die Anfang März für chaotische Verhältnisse im Zugverkehr zwischen Düsseldorf und Köln sorgten, waren ein Dorn im Auge. „Kurzfristig angesetzte Baustellen, die erheblich den Nahverkehr zwischen den beiden Rhein-Metropolen stören, fehlende Abstimmung mit dem Nahverkehr Rheinland und eine unzulängliche Kommunikation der Baumaßnahme gegenüber den Fahrgästen missbilligen wir auf das Schärfste“, schrieben die Fraktionsvorsitzenden Oliver Krauß (CDU), Dierk Timm (SPD), Andreas Wolter (Bündnis 90/Die Grünen) und Christian Pohlmann (FDP/Freie Wähler) in der gemeinsamen Erklärung. „Die rechtzeitige Planung von Ersatzverkehren sowie eine zeitnahe Information der Fahrgäste über Verkehrseinschränkungen haben eine hohe Priorität. Dies ist bei der aktuellen Baustellenplanung auf der rechten Rheinstrecke in fahrlässiger Weise nicht oder zu spät geschehen“, hieß es in einer Resolution.



FOTO: TOBIAS RÜTHER

■ *Seit kurzem setzt das Eisenbahn-Verkehrsunternehmen Logistik- und Transport-GmbH (LTE) auf eine Lok der Baureihe 187 (Traxx 3). Sie trägt die Bezeichnung 187 930 und wirbt für „LTE/The Lord of the Rails“. Das Bild zeigt die Lok am 4. März 2017 mit einem Kesselwagenzug in Hannover-Ahlten.*

BAHN-GESCHICHTE



Stefan Alkofer

Dürr. Ludewig. Mehdorn. Grube. Lutz. Fünf Bahnchefs in 23 Jahren DB AG. Im Schnitt etwas mehr als vier Jahre Amtszeit pro Vorstandsvorsitzenden. Keine schlechte Quote und deutlich länger als die durchschnittliche Verweildauer eines HSV-Trainers.

Die Berufung des neuen Bahnchefs Richard Lutz traf überwiegend auf Zustimmung. Ob das ein gutes Zeichen ist, und ob er dem Bahnkonzern seinen Stempel wird aufdrücken können, muss sich zeigen. In den Geschichtsbüchern der deutschen Eisenbahn steht er jetzt. Bleibt die Frage, wie groß das ihm gewidmete Kapitel ausfallen wird.

Fitzner. Beesener. Kreikemeyer. Kramer. Arndt. Keddi. Klemm. Dürr. So hießen die Generaldirektoren der DR seit 1945. Vor allem Erwin Kramer (1950 bis 70) und Otto Arndt (1970 bis 89) prägten die Eisenbahn der DDR. Deren Wirken begleitete ab 1952 auch der MODELLEISENBAHNER, der schon seit 65 Jahren Ihr kompetenter Chronist des Bahngeschehens in Vorbild und Modell ist.

Ich finde es immer wieder spannend, in alten Ausgaben des MEB zu stöbern. Oftmals ist es ein Eintauchen in eine andere Welt. Deshalb haben wir uns entschlossen, die Jahrgänge 1952 bis 2015 zu digitalisieren und Ihnen kompakt auf DVD anzubieten. Eine Suchfunktion erlaubt sogar die gezielte Recherche.

Meiner Meinung nach ein absoluter Tipp für Anhänger der DR und Freunde der jüngeren Eisenbahngeschichte.



FOTO: STEPHAN KARKOWSKI

Am 1. März 2017 warteten insgesamt sieben Lokomotiven der Baureihe 181.2 (auf dem Foto 181 220, 207 und 214) auf ihre Zerlegung bei der bekannten Firma Bender Recycling GmbH & Co. KG in Opladen (Leverkusen).

BAUREIHE 181.2

Es geht zu Ende

☐ Aktuell werden wieder zahlreiche Elektrolokomotiven der DB AG bei der Recycling-Firma Bender in Opladen der Verschrottung zugeführt. Allein Anfang März erwarteten 18 Maschinen ihr Ende, nachdem zuvor zahlreiche Triebzüge der Baureihe 420 zerlegt worden waren. Neben zehn Loks der Baureihe 143 und der 115 205 waren bemerkenswerterweise auch sieben Mehrsystemlokomotiven der Baureihe 181.2 (181 207, 209, 210, 214, 219, 220, 223) in den Schrottreihen zu finden. Dies stellt einen erheblichen Anteil am ursprünglichen Bestand mit einstmals 25 ab 1975 gelieferten Lokomotiven der Baureihe 181.2 dar. Warum gerade diese trotz ihres Alters recht hochwertigen und mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h universell einsetzbaren Mehrsystemmaschinen verschrottet werden, erscheint etwas fragwürdig. Nach wie vor sind aber einige wenige, in Frankfurt am Main beheimateten 181.2 weiterhin im Einsatz und erreichen etwa mit den Personenzügen für besondere Zwecke (PbZ/Überführungsfahrten) sogar das Ruhrgebiet. Weiterer Nachschub für die Firma Bender scheint auch über längere Zeit gesichert, sind die Lager des sogenannten DB-Stillstandsmanagements in Hamm (Westf.) und Mukran (Rügen) doch mit zahlreichen Lokomotiven, Triebwagen und Waggons sehr gut gefüllt.



FOTO: ANDREAS DOLLINGER

■ *Nach wie vor für Testfahrten zur Erlangung der Zulassung für das deutsche Schienennetz ist ein polnischer Pendolino des Typs ED 250 in Deutschland unterwegs. Am 6. März 2017 wurde der Triebzug 370 001 von München zum DB Systemtechnik-Standort Minden überstellt. Die PKP hat 20 der 250 km/h schnellen Züge bei Alstom beschafft und setzt sie seit 2014 innerhalb Polens ein.*

ZWISCHENHALT

■ **Schüsse auf Nordwestbahn-Zug:** Am Freitag-Nachmitag, 18. März 2017, schossen Unbekannte auf einen Zug der RB 31 („Der Niederrheiner“) auf der KBS 498 Duisburg – Xanten. Es handelte sich um NWB-RB 75104 auf dem Weg nach Xanten. Der Vorfall ereignete sich zwischen Moers und Rheinberg. Personen wurden nicht verletzt, die Zugscheibe wurde beschädigt, aber nicht durchschlagen. Die Bundespolizei sucht Zeugen und die Täterermittlung läuft. Der Zug wurde zur Spurensicherung abgestellt.

■ **Am frühen Morgen** des 21. März 2016 ist ein Mensch gestorben, als ein Fahrkartenautomat explodierte. Der Automat wurde offenbar mutwillig gesprengt, um an das Geld im Inneren zu gelangen. Um 2.08 Uhr wurde die Polizei alarmiert, weil am Bahnsteig in Dortmund-Scharnhorst eine Explosion stattfand. Dabei wurde ein Mann schwer verletzt, wie die Polizei Dortmund der Rheinischen Post mitteilte. Der Mann verstarb noch bei der Erstversorgung. Nach ersten Erkenntnissen soll es sich um einen 31-Jährigen handeln. Unklar ist derzeit, ob es sich bei dem Toten um den oder einen der Täter handelt.

■ **Heinz Hermann Thiele** legt seine Mandate als Aufsichtsratsvorsitzender und Mitglied des Aufsichtsrats der Vossloh Aktiengesellschaft mit Wirkung zum Ablauf der Hauptversammlung am 24. Mai 2017 nieder. Der frühere stellvertretende Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG, Dr. Volker Kefer, ist als zukünftiger Aufsichtsratsvorsitzender vorgesehen.



FOTO: AXEL MEHNERT

Die Cargo-Logistik-Rail-Service-GmbH (CLR) hat seit März eine zweite Lokomotive der Baureihe 155 im Bestand. Am 13. März 2017 war sie in Dessau zu beobachten.

SACHSEN

Schöne Tradition

Längst zu einer guten Tradition für das Eisenbahnmuseum Bayrischer Bahnhof zu Leipzig e.V. in Plagwitz (EMBB) ist die jährliche Fahrt ins Kohlekraftwerk nach Lippendorf bei Böhlen geworden. Im Kraftwerk angekommen, werden die Fahrgäste vom Personal in Empfang genommen und mit den nötigen Arbeitsschutzmitteln ausgerüstet. Danach beginnt eine Führung durch alle Bereiche des sehr modernen Werks. Die Arbeitsweise der Stromherstellung wird verständlich erläutert. Ein Höhepunkt der Führung ist immer wieder die Fahrt mit dem Fahrstuhl auf einen der 162 Meter hohen Türme. Oben angekommen, werden die Aussichten ins Umland erklärt. Nach der zweistündigen Führung werden die Besucher zum Sonderzug geleitet. Dann geht die Fahrt vom Betriebsgelände aus über den Bahnhof Böhlen zurück nach Leipzig-Plagwitz.



FOTO: HELMUT SANGMEISTER

Im Bild verlässt der Sonderzug DPE 29708, bespannt mit 132 109 der LEG, am 11. März 2017 das Betriebsgelände des Kraftwerks Lippendorf.

FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.



FOTO: DANIEL WOLF

☐ **Der Red Tiger V330.5 (250 008) erhielt Anfang März eine Beklebung der HVLE und weist nun auf den Besitzer hin. Am 16. März 2017 fuhr V330.5 einen Düngemittelzug von Lutherstadt Wittenberg-Piesteritz Werkbf nach Bamberg. Der DGS 52647 wurde bei Langenhessen zwischen Crimmitschau und Werdau aufgenommen. Der Prototyp der roten „Raubkatze" rollte 1996 als Blue Tiger aus den berühmten Kasseler Werkshallen. Damals trug das Unternehmen, das heutig zum Bombardier-Konzern gehört, noch einen anderen Namen, den wir von Ihnen wissen wollen.**

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Mai 2017 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Rio-Grande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Märzheft lautete: „ER 20/Hercules". Gewonnen haben: Steingräber, Konrad, 31137 Hildesheim; Höhne, Felix, 01157 Dresden; Birnschein, Florian, 04177 Leipzig; Weis, Klaus, 87509 Immenstadt; Schubert, Helmut, 16321 Bernau; Finke, Lutz, 01157 Dresden; Frey, Günther, 81377 München; Kaphengst, Peter, 28237 Bremen; Schreyer, Hendrik, 08468 Reichenbach (Vogtland); Fritzsche, Heinrich, 09119 Chemnitz; Chytil, Robert, A-1220 Wien; Gräfe, Thomas, 01159 Dresden; Baier, Egbert, 97320 Mainstockheim; Schnedelbach, Wolf, 08523 Plauen; John, Thorsten, 17098 Friedland; Rudolph, Konrad, 27283 Verden (Aller); Beinhoff, Wolfgang, 06406 Bernburg; Spelthan, Jean, NL-6469 XE Kerkrade; Thorsten, Johannsen, 40239 Düsseldorf; Ladenthin, Jörg 14480 Potsdam.

MUSEUMSBAHN

Frühjahrs-Tagung

☐ Zweimal im Jahr treffen sich die Akteure der deutschen Museumsbahnszene auf den Tagungen des Verbands Deutscher Museums- und Touristikbahnen. Im März fand die diesjährige Frühjahrstagung bei den Dampflokfreunden Osnabrück statt, die ihren Sitz in unmittelbarer Umgebung des Museums Industriekultur Osnabrück am Piesberg haben. Das bekannteste Zugpferd des Vereins ist V 65 001, die Dampflok 41 052 befindet sich noch in Aufarbeitung. Die Tagungen dienen dem Gedankenaustausch und sollen die Zusammenarbeit der Vereine unterstützen.



FOTO: FLEISCHER

In einem vorbildlichen Zustand befinden sich die V 65 001 sowie die zahlreichen Personen- und Güterwagen der Dampflokfreunde Osnabrück.

ÖCHSLE

Rollstuhlgerecht



FOTO: ÖCHSLE

Am Haken eines Autokrans schwebte der Wagen KB4i 4044 Stg am 3. März auf einen Tieflader, um von Warthausen ins Zillertal transportiert zu werden.

☐ „Wir freuen uns sehr, dass wir bald auch Rollstuhlfahrern, trotz der engen Platzverhältnisse in einer historischen Schmalspurbahn, eine komfortable Öchsle-Fahrt bieten können", sagte Andreas Albinger, Geschäftsführer der Öchsle-Bahn-Betriebsgesellschaft. Die letzte Etappe des dafür nötigen Wagenumbaus hat nun begonnen. Von den ursprünglichen 42 Sitzplätzen werden elf zugunsten von sechs Rollstuhlplätzen weichen. Hinzu kommen eine ausfahrbare Rampe, um auf den Wagen zu gelangen, sowie eine verbreiterte Abteiltür. Das Fahrgestell war in den vergangenen Monaten in der Öchsle-Werkstatt auf Vordermann gebracht worden. Desolat ist hingegen derzeit noch der Anblick des Wagenaufbaus. Der Auftrag zur Fertigstellung ging an die Werkstätten der Zillertalbahn.



FOTO: ANDREAS DOLLINGER

■ Als „Rollender Messestand" erhielt 193 640 für die letztjährige Innotrans eine bunte Werbebeklebung unter dem Motto „Connecting Europe". Bekannte Bauwerke wie die Festung Kufstein und die Münchner Frauenkirche sollen dabei das künftige Einsatzgebiet der Maschine verdeutlichen: Deutschland, Österreich und Italien. Die Lok gehört zu einer Bestellung von elf Mehrsystem-Vectrons mit entsprechender Zugsicherungsausrüstung aus dem Oktober 2015, die zwischenzeitlich um weitere zehn Exemplare aufgestockt wurde. Nachdem die italienische Zulassungsbehörde im Februar der Mehrsystem-Version die Zulassung erteilt hatte, konnten die ersten Maschinen am Valentinstag an den Mieter TX-Logistik übergeben werden. Seitdem sind sie vor grenzüberschreitenden KLV- und Containerzügen im Einsatz.

S-BAHN HAMBURG

Zu Gast in Sachsen

□ Ein neuer Triebzug der Baureihe 490 für die von der Deutschen Bahn betriebene Hamburger S-Bahn war Ende Februar unter anderem in Hamburgs Partnerstadt Dresden zu Gast. Der Zweck dieses ungewöhnlichen Ausflugs nach Sachsen waren Testfahrten unter Regie von DB Systemtechnik. Getestet wurde jeweils eine Woche auf den Strecken Mittweida – Ostrau und Tharandt – Oederan, die beide jeweils bogen- und neigungsreiche Abschnitte aufweisen und aufgrund ihrer geringen Streckenbelegung bevorzugt für solche Aktionen genutzt werden. Der für 1,2 kV-Gleichstrom und 15 kV-Wechselstrom ausgelegte dreiteilige Zug (0490 103/1490 103/0490 603) konnte dort unter schwierigen fahrdynamischen Bedingungen im Wechselstrombetrieb getestet werden.



FOTO: NIELS KUNICK

Am 23. Februar 2017 fährt der Mess-ST 94921 Mittweida – Ostrau in den Bahnhof Ostrau ein. Die Einsätze in Sachsen dienten dazu, den neuen S-Bahn-Triebzug der Baureihe 490 auf bogen- und neigungsreichen Strecken zu testen.


FOTO: GERD RÖMER

NÜRNBERG

Umleitung

□ Wegen einer Streckensperrung bei Nürnberg-Schweinau nahmen vom 25. Februar bis 4. März 2017 die IC- und RE-Züge von Stuttgart nach Nürnberg Hbf sowie in der Gegenrichtung den Umweg über die Nürnberger Ringbahn. Ab Nürnberg-Stein ging es somit über die Abzweigung Hohe Marter, den Rangierbahnhof, Nürnberg-Langwasser und Dutzendteich zum Hauptbahnhof. Von Stuttgart kamen die Züge planmäßig 21 Minuten später an, in der Gegenrichtung starteten die RE jeweils 21 Minuten früher. Die IC fuhren fast in ihrer alten Planzeit ab, erreichten Stuttgart dementsprechend mit 21-minütiger Verspätung. Die Umleitung war nötig, weil im Zuge des Ausbaus der sechs Kilometer langen eingleisigen Güterverbindung Nürnberg Rbf – Nürnberg Hgbf eine neue Brücke in das Gleis Nürnberg Hbf – Nürnberg-Schweinau eingebaut werden musste. Dieser Koloss wiegt immerhin 3200 Tonnen, ist 67 Meter lang und musste von seinem Errichtungsort rund 80 Meter auf massiven Stahlschienen zum Einbauort verschoben werden. Der Verschub konnte am Mittwoch, 1. März, in nur einer Stunde vollzogen werden. Danach hieß es umgehend, den Damm zu verfüllen und den Gleiskörper wieder herzustellen. Am Sonntag früh konnten die Züge von/nach Stuttgart wieder wie geplant ihren regulären Weg nehmen.

Mit IC 2066 (Nürnberg – Karlsruhe) erreicht 120 113 am 27. Februar 2017 den Nürnberger Rangierbahnhof. Im Hintergrund das Stellwerk für den Einfahrbahnhof und den Ablaufbetrieb.


FOTO: ALEXANDER BAUER

Einen Farbtupfer stellen die manchmal bis Oberstdorf laufenden Ex-TEE–Speisewagen des ALEX dar, wie etwa am 20. März 2017 bei Oberstdorf, als ein solcher Wagen unmittelbar hinter der Lok 2143.18 lief.

ALLGÄU

Oldtimer kehrt zurück

□ Die Stauden-Verkehrsgesellschaft (SVG) befördert seit einigen Jahren die ALEX-Züge mit eigenem Personal und Fahrzeugen auf dem Ast zwischen Immenstadt und Oberstdorf als Subunternehmerin für die Länderbahn. Da die ALEX-Verkehre im Südabschnitt unlängst in der Übergangsausschreibung durch die BEG für den Zeitraum Dezember 2017 bis Dezember 2020 nochmals an die Länderbahn vergeben wurden, wird diese nun auch den Subunternehmervertrag mit der SVG entsprechend verlängern. Deshalb werden die österreichischen Diesel-Oldtimer der SVG für weitere drei Jahre im Allgäu präsent sein. Allerdings konnte man die blaue 2143.18, die nach längerer Reparaturpause ab Ende Februar wieder im Einsatz stand, vorerst nur bis Ende März 2017 im Allgäu zu Gesicht bekommen. Danach hatte sie Fristablauf. Obgleich eine Aufarbeitung dieser Lokomotive geplant ist, soll sie vorübergehend durch die kürzlich von den Wiener Lokalbahnen (WLB) erworbene Ex-ÖBB-2143.21 ersetzt werden.

■ *Im Auftrag der DB AG überführt die Münchner Privatbahn Railadventure mittlerweile regelmäßig Leerzüge des Fern- und Nahverkehrs. Am 23. Februar 2017 hatte 120 122 die Aufgabe, den defekten ICE-T „Vaihingen an der Enz“ von Hamburg-Eidelstedt ins ICE-Werk München zu überstellen.*

FOTO: ANDREAS DOLLINGER



REGIONALVERKEHR

Fahrzeugmangel bei DB Regio Nordost

☐ Wegen eines Mangels an Talent 2-Triebwagen der Baureihe 442 bei DB Regio Nordost wird derzeit auf der Linie RE 10 von Cottbus nach Leipzig und der RB 11 von Cottbus nach Frankfurt (Oder) täglich ein Zugpaar lokbespannt eingesetzt. Neben Lokomotiven der Baureihe 112 und 143 kommt auch die Baureihe 182 vor Doppelstockwagen zum Einsatz. Da offensichtlich auch Steuerwagen bei DB Regio Nordost nicht in ausreichender Stückzahl vorhanden sind, kommt es auch zu Sandwich-Garnituren.



FOTO: FRANK HEILMANN

Talent 2-Ersatzgarnitur mit Lok 112 146 (neun Tage vor Fristablauf) und Doppelstockwagen am 19. Februar 2017 mit dem RB 18213 von Frankfurt (Oder) nach Cottbus nahe Peitz.

SACHSEN

Messfahrten für die Zukunft?

☐ Der Fernverkehr auf der Verbindung Dresden – Chemnitz – Zwickau – Hof ist bereits seit 2006 Geschichte. Die Städte entlang der Sachsen-Franken-Magistrale kämpfen schon seit Jahren um einen erneuten Anschluss an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn. Bislang jedoch ohne Erfolg. Umso erstaunter dürften einige Reisende gewesen sein, als am 16. und 17. März 2017 ein ICE zwischen Dresden und Chemnitz pendelte. Dieser war jedoch als Messfahrt unterwegs und nahm an den Bahnsteigen keine Fahrgäste auf. Im Inneren des ICE-S-Messzuges von DB Systemtechnik findet nur die Messtechnik Platz. Während bis zum Jahr 2006 neben klassischen lokbespannten Wagenzügen auch moderne ICE in einzelnen Umläufen verkehrten, ist ein ICE der ersten Generation etwas äußerst Seltenes auf dieser Strecke.



FOTO: FELIX SERAPHIN

In Chemnitz-Hilbersdorf passiert 410 101/102 am 17. März 2017 als LPFT-A 92611 (Chemnitz Hbf – Dresden Hbf) das Befehlsstellwerk 3 des ehemaligen Rangierbahnhofes.



FOTO: ANDREAS DOLLINGER

■ *Die Eisenbahngesellschaft Potsdam (EGP) übernahm 2016 zwei ehemals bei der Nordbayerischen Eisenbahn eingesetzte Dieselloks der Baureihe 225 und setzt sie nun unter anderem von Ingolstadt aus ein. Regelmäßig holen die Loks leere Kesselwagen im Raum Nürnberg ab. Am 27. Februar fuhr 225 002 deshalb nach Fürth.*



FOTO: SYLVIO SCHOLZ

■ *In Dresden-Friedrichstadt konnte man am 20. März 2017 auf die frisch hauptuntersuchte 230 077 treffen. Die Lok wurde von RTS an Bahnlogistik 24 mit Sitz in Dresden verkauft. Ihre aktuelle HU bekam sie in Neustrelitz mit Abnahmedatum 13. März 2017. Damit ist die einzige betriebsfähige Ex-DR-130 wieder für acht Jahre im Einsatz.*

ZEITREISE

Ein Besuch auf den Fildern



FOTOS: ANDREAS ILLGEN

Wenige Meter hinter der Haltestelle Hindenburgstraße in Nellingen wechselte die END die Straßenseite, um von dort aus ihre Fahrt nach Denkendorf fortzuführen. Der Streckenabschnitt Esslingen – Nellingen – Denkendorf gehörte zur 1926 eröffneten Stammstrecke. Erst drei Jahre später wurde der Abschnitt nach Neuhausen eröffnet.



2016 erinnert in Nellingen nichts mehr an die beliebte Überlandstraßenbahn. Nur wer muss, fährt mit dem Bus von Esslingen auf die Fildern. Dementsprechend sind auch die Fahrgastzahlen, denn der Bus steht wie alle Straßenfahrzeuge in der Hauptverkehrszeit trotz Busspuren oftmals im Stau.

■ Sie gehörte zu den bekanntesten Überlandstraßenbahnen in Südwestdeutschland: die legendäre END. Das Kürzel steht für die drei Ortschaften an der Stammstrecke: **E**sslingen (Neckar), **N**ellingen (heute Ostfildern-Nellingen) und **D**enkendorf. Der betriebstechnisch fast interessantere Streckenabschnitt zwischen Nellingen, Scharnhausen und Neuhausen auf den Fildern wurde im Namen der Bahngesellschaft nicht gewürdigt. Dieser Streckenabschnitt ging 1929 auch erst drei Jahre nach der Stammstrecke in Betrieb. Obwohl 1978 der Straßenbahnbetrieb aufgegeben wurde, existierte die END-Verkehrsgesellschaft noch bis zum 31. Dezember 2015 als reiner Busbetrieb weiter. Der Betriebsmittelpunkt mit der großen Wagenhalle war Nellingen. Dort gab es nach der Stilllegung auch Überlegungen, ein Museum einzurichten, was leider nicht verwirklicht wurde, da sich die Gemeinde vehement dagegen aussprach. Aber wenigstens die Wagenhallen wollte man erhalten. Heute stehen auf dem Gelände der ursprünglichen Hallen nachempfundene Gebäude und wer per Bahn anreisen möchte, muss inzwischen von Esslingen über Stuttgart fahren. Statt vier sind es nun 47 Kilometer.

Große Eisenbahn-Romantik - Sonderzugreise

„Bella Italia Nostalgie - Express"

Termin: 23. September bis 3. Oktober 2017



Mit historischen Dampf-, Diesel-, und E-Loks rund 3.700km über eine Auswahl der schönsten Bahnstrecken Italiens.

Fahrtroute:
Nürnberg - Brenner - Trento - Bassano del Grappe - Verona - Rovigo - Rimini - Pescara - Sulmona - Carpinone - Roccaraso - L'Acquilla - Terni - Rom - Grosseto - Siena - Firenze - Lucca - Aulla - La Spezia - Genova - Picenza - Cremona - Mantova - Verona - Venezia - Brenner - Nürnberg

Ihr Reisepreis: € 3.390,-
ab/bis jedem Zusteigebahnhof *(Nürnberg Hbf, Augsburg Hbf, München Ost)* pro Person im Doppelzimmer

Einzelzimmerzuschlag: € 580,--
Zuschlag für Fahrt im Sonderzug 4er-Abteil: € 780,--



Willkommen in der Bahn-Reisewelt der IGE!



„Mit der Bahn durch Franken"

Termin: 2. bis 8. Juni 2017

Mit historischen Bahnen durch Franken, in liebevoll restaurierten Schienenfahrzeugen über die Reste der Königlich-Bayerischen Staatsbahn und in den Museen Exponate aus 150 Jahren Eisenbahngeschichte – auf nach Franken!

Ihr Reisepreis: € 849,-
ab/bis Nürnberg pro Person im Doppelzimmer
Einzelzimmerzuschlag: € 140,-

„Dänemarks Museumsbahnen"

Termin: 8. bis 16. Juli 2017

Lernen Sie verschiedene dänische Museumsbahnen kennen, mit Besichtigung des Eisenbahnmuseums von Odense und Aufenthalt in der Hauptstadt Kopenhagen.

Ihr Reisepreis: € 1.899,-
ab/bis Hamburg pro Person im Doppelzimmer
Einzelzimmerzuschlag: € 400,-



Bild. R. Feldrapp



Weitere Reisen finden Sie in unseren Katalogen, die Sie kostenlos anfordern können: **IGE-Erlebnisreisen und Reiseservice GmbH**
Bahngelände 2, 91217 Hersbruck, Tel.: 09151/ 90 55 0, Fax: 09151/ 90 55 90, Email: info@ige-erlebnisreisen.de, www.ige-erlebnisreisen.de

Großes Fest für kleine Bahn

FOTO: THOMAS SCHWARZE

Das Wasserhaus in Steinbach entstand nicht als Unikat, ist aber das bekannteste seiner Art in Sachsen und gehört zu den Wahrzeichen der Preßnitztalbahn. Im Dezember 2007 ergänzte die Lok 99 1542 aus der Zisterne des Backsteinbaus ihre Wasservorräte.

Im Preßnitztal wird gleich doppelt gefeiert

Sowohl die Strecke als auch die auf ihr eingesetzten Lokomotiven – die Maschinen der sächsischen Gattung IV K – sind legendär. 2017 jährt sich die Eröffnung der alten Preßnitztalbahn zum 125. Mal, gleichzeitig feiert die Museumsbahn ab Jöhstadt ihr 25. Betriebsjubiläum. Doch es gibt noch mehr Grund zum Feiern.

Großes Fest für kleine Bahn



Grazile Viadukte, prunkvolle Empfangsgebäude oder packende Superlative, das alles sucht man auf der diesjährigen Jubiläumsstrecke im Erzgebirge vergebens. Trotzdem gehört sie zu den bekanntesten Schmalspurbahnen in ganz Deutschland: Die Rede ist selbstverständlich von der Preßnitztalbahn. Anlass für ihren Bau war wie bei fast allen Eisenbahnen das Interesse von Fabrikanten, ihre Produkte schneller zu Abnehmern in die große weite Welt zu bringen sowie Rohstoffe und Materialien einfacher auf den Werkshof zu holen. Das versprach steigenden Absatz, das bedeutete mehr Arbeitsplätze, das war somit auch im Interesse der Kommunen und der Landesregierung in Dresden.

Die Anzahl und Größe der Unternehmen in den Gemeinden im Preßnitztal sowie in Jöhstadt waren im 19. Jahrhundert allerdings noch überschaubar. Die ersten, ab 1868 gestellten Petitionen zum Bau einer Eisenbahn in diesem Teil des oberen Erzgebirges blieben in der sächsischen Residenzstadt daher zunächst unbeachtet. Eine regelspurige Hauptbahn war wirtschaftlich nicht im Ansatz vertretbar. Um solche Regionen dennoch ans sächsische Eisenbahnnetz anzuschließen, erlaubte die Regierung in Dresden Ende 1879 den Bau von Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung, die in Sachsen den Namen „Sekundärbahnen" trugen.



Aus der Bahnbauzeit stammen die ältesten Aufnahmen von der Preßnitztalbahn. Anstatt Lkw und Bagger standen den Arbeitern damals Spaten, Schaufeln und Feldbahnen zur Verfügung.

23 Kilometer in knapp 1,5 Jahren Bauzeit

Übrigens handelte es sich bei diesen nach weniger strengen Baugrundsätzen wahlweise regel- oder schmalspurig ausgeführten Strecken durch ihren Status „für den allgemeinen Verkehr" um betrieblich höherwertige Eisenbahnen als bei den in Preußen errichteten Kleinbahnen.

In ihrer Verantwortung zur Erschließung selbst abgelegenster Erzgebirgstäler stimmte das sächsische Parlament Anfang 1890 dem Bau einer schmalspurigen Sekundärbahn mit der ab 1881 in Sachsen üblichen Spurweite von 750 Millimetern nach Jöhstadt zu. Der Anfangspunkt Wolkenstein lag an der 1866 als Hauptstrecke eröffneten regelspurigen Eisenbahn von Chemnitz nach Annaberg. Ab Februar 1891 errichteten in Spitzenzeiten mehr als 1000 Arbeiter das 23 Kilometer lange Schienenband bis Jöhstadt. Eine Besonderheit, aber in ihrer Art in Sachsen nicht

FOTOS (3) : IG PRESSNITZTALBAHN E.V.

Die Loks der sächsischen Gattung III K zogen zwischen 1892 und 1910 fast alle Züge der Preßnitztalbahn, I K-Lokomotiven waren zu schwach.



FOTOS (3): HERMANN KRAUSSE, SLG. SLUB

Obwohl auf der Preßnitztalbahn im Jahr 1912 der Rollwagenbetrieb begann, zeigt diese Aufnahme aus den 1930er Jahren lediglich schmalspurige Güterwagen im Bahnhof Steinbach.

einmalig, war das Dreischienengleis von Wolkenstein bis zum Kilometer 1,920. Dort verließ die Schmalspurbahn den gemeinsam mit der Zschopautalbahn genutzten Bahndamm und bog auf eigener Trasse ins Preßnitztal ein. Bis Schmalzgrube folgte sie dem Lauf der Preßnitz. Im letzten Abschnitt führte die Trasse dann durch das Schwarzwassertal.

Die unmittelbare Nähe zu diesen Gewässern machte den Bau von 53 Brücken notwendig. Aber für all diese Arbeiten standen kaum Maschinen zur Verfügung. Spaten, Schaufeln, Schottergabeln, Niethämmer und Brechstangen bildeten das Ensemble der Werkzeuge. Schnee und Eis verzögerten den Bahnbau. Ende Mai 1892 war es dann soweit: Die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen (K.Sächs.Sts.E.B.) eröffneten die bahnamtlich als WJ-Linie bezeichnete Strecke von Wolkenstein nach Jöhstadt als 17. Schmalspurbahn in Sachsen. Nach der Eröffnungsfeier am 31. Mai 1892 begann am folgenden 1. Juni der reguläre Betrieb.

Anfangs führten III K die Züge im Preßnitztal

Für den Zugverkehr standen anfangs ausschließlich zweiachsige Wagen zur Verfügung. Die zunächst stets gemischten Züge wurden von den eigenwilligen Klose-Lokomotiven der späteren Gattung III K geführt. Für Maschinen der späteren Gattung I K wären die mit Kohle und Material zum Beispiel für das Feuerlöschgerätewerk in Jöhstadt beladenen Güterwagen vor allem im letzten und zugleich steilsten Abschnitt zu schwer gewesen. Dennoch haben auch mehrere dieser dreiachsigen Lokomotiven im Preßnitztal ausgeholfen. Sie übernahmen dabei untergeordnete und leichtere Leistungen.

Ausschließlich für den Güterverkehr nahmen die K.Sächs.Sts.E.B. am 5. Mai 1893 in Jöhstadt eine Verlängerung um einen Kilometer zur Ladestelle an der sächsisch-böhmischen Grenze in Betrieb. Von dort konnte Kohle bequemer als vom Bahnhof Jöhstadt in die Stadt gebracht werden.

Die talwärts fahrenden Züge brachten neben Feuerspritzen auch Möbel und Erzeugnisse der Textilindustrie aus Jöhstadt



GRAFIK: SLG. IG PRESSNITZTALBAHN E. V.

Die alte Preßnitztalbahn hatte eine Länge von 23 Kilometern. Vom Bahnhof Jöhstadt gab es eine Verlängerung bis zur einen Kilometer entfernten Ladestelle an der Landesgrenze zu Böhmen.



Die Preßnitztalbahn passierte mehr als 50 Brücken. Die Aufnahme entstand zwischen Steinbach und Schmalzgrube. Hier entstand 1998 der neue Haltepunkt Andreas-Gegentrum-Stolln.



FOTO: GÜNTER MEYER, SLG. IG PRESSNITZTALBAHN E. V.

Aus der Anfangszeit der Bahn stammte der 1964 fotografierte Schneepflugbegleitwagen.



FOTOS (2): WOLFGANG SCHUMACHER

Schmalspuridylle im Jöhstadt der 1970er-Jahre mit DDR-Fahnen: Dort, wo der Güterschuppen steht, entstand nach 1986 ein Betonwohnblock.



FOTO: JOACHIM SCHMIDT

Hinter dem Bahnhof Wolkenstein fließt die Zschopau. Dahinter erheben sich die Felsen, auf denen die Stadt thront.

sowie Papier, Pappen und Kartonagen aus Steinbach, Niederschmiedeberg sowie Streckewalde zum Umladebahnhof nach Wolkenstein. Im Oktober 1912 nahm die Bahnverwalterei den Rollwagenverkehr auf. Danach sank die Anzahl der schmalspurigen Güterwagen auf der WJ-Linie allmählich.

In Vorbereitung auf den Rollwagenbetrieb hatte die Gleisbaurotte auf der Preßnitztalbahn stärkere Schienenprofile eingebaut. Das stellte nicht nur die Grundlage für den Transport regelspuriger Güterwagen auf Rollfahrzeugen, sondern zugleich auch für den Einsatz von Lokomotiven der sächsischen Gattung IV K dar. Seit 1910 prägen diese auf Konstruktionen von Wenzel Günther und Jean Jacques Meyer zurückgehenden Drehgestellmaschinen mit Brückenrahmen die Preßnitztalbahn. Die Sächsische Maschinenfabrik, vormals Richard Hartmann AG in Chemnitz, hatte bis 1921 insgesamt 96 Exemplare dieser Gattung gebaut. Die ersten von ihnen wurden von den K.Sächs.Sts.E.B. Anfang 1892 auf den Linien Potschappel – Wilsdruff sowie Hainsberg – Kipsdorf in Dienst gestellt. Trotzdem wird auch in Jöhstadt in diesem Jahr „125 Jahre sächsische IV K" gefeiert.

Im April 1920 übernahm die Deutsche Reichsbahn auch den Betrieb der Preßnitztalbahn. Zur Verstärkung der zahlreichen Brücken gab es angesichts des nur durchschnittlichen Transportaufkommens keine Veranlassung. Lokomotiven der sächsischen Gattung VI K oder Einheits- und Neubaulokomotiven wären für den Regeleinsatz im Preßnitztal zu schwer gewesen. Dadurch blieb die Linie nach Jöhstadt eine Domäne der sächsischen IV K.

Der Maschinenpark der Papierfabrik Pilz in Niederschmiedeberg fiel 1945 unter



Auch ohne einen Zug strahlt die Preßnitztalbahn ein besonderes Flair aus. Die Gebäude des Bahnhofs Schmalzgrube blieben nach 1984 erhalten, seit 1995 liegen hier wieder Gleise.

die Reparationsforderungen. Vielen Betrieben in der Sowjetischen Besatzungszone erging es ähnlich. In den 1950er-Jahren bezog der auf den Bau von Kühlaggregaten spezialisierte „VEB dkk Scharfenstein" die leerstehenden Hallen und richtete dort seinen Betriebsteil Niederschmiedeberg ein. Dieser nahm im Preßnitztal die Produktion von Kühlschränken auf.

Kühlschränke erhalten die Bahn

Bis Anfang der 1970er-Jahre sollten Lkw und Busse fast alle der nicht ins gewünschte Bild eines modernen, sozialistischen Landes passenden Schmalspurbahnen der DDR ersetzen. Allerdings standen dem Kraftverkehr auch Ende des Jahrzehnts noch immer nicht ausreichend viele Straßenfahrzeuge zur Verfügung. Ebenso fehlte es an Arbeitskräften und Geld zur Instandhaltung der Brücken und Gleise im Preßnitztal. Die DDR näherte sich, von wenigen Ausnahmen abgesehen, einem wirtschaftlichen Fiasko.

Der politisch gewollte Verkehrsträgerwechsel im Reiseverkehr begann letztendlich am 13. Januar 1984. An diesem Tag verkehrte der letzte Personenzug auf dem dank mangelnder Unterhaltungsarbeiten längst ausgefahrenen Gleis bis Jöhstadt. Zwischen Wolkenstein und Niederschmiedeberg blieb dem Personenverkehr eine letzte Gnadenfrist bis zum 30. September 1984. Der Betriebsteil Niederschmiedeberg des „VEB dkk Scharfenstein" wollte – und konnte – dagegen auf die Eisenbahn noch nicht verzichten. Die Straße durch das Preßnitztal befand sich in einem erbärmlichen Zustand. So zogen die Lokomotiven der sächsischen Gattung IV K auch weiterhin beeindruckend lange Rollwagenzüge von Wolkenstein nach Niederschmiedeberg.

Ab den 1970er-Jahren dokumentierten immer mehr Eisenbahnfreunde diesen Bahnbetrieb. Es verging kaum noch ein Tag, an dem die Züge nicht fotografiert wurden. Mehrere Eisenbahner, Anwohner und Eisenbahnfreunde traten offen gegen die drohende Einstellung des Betriebes ein. Unter ihnen waren auch besonders Mutige, die 1983 mit Farbe „Stoppt den Wahnsinn – rettet unsere Bahn!" an das Steinbacher Stationsgebäude schrieben.

Doch getreu der altstalinistischen Maxime „Weil nicht sein kann, was nicht sein darf" ließen sich die Gegner eines Weiterbetriebes der Preßnitztalbahn nicht von ihrem Vorhaben abbringen. Am 21. November 1986 endete der Güterverkehr nach Niederschmiedeberg.



FOTO: WOLFGANG SCHUMACHER

Eine Besonderheit, aber in ihrer Art in Sachsen nicht einmalig, war das Dreischienengleis von Wolkenstein bis zum Kilometer 1,920. Dort bog die Schmalspurbahn ins Preßnitztal ein.

Daten und Fakten

- Eröffnung Preßnitztalbahn: 31. Mai 1892
- Spurweite: 750 mm
- Streckenlänge Wolkenstein – Jöhstadt: 23 km
- Einstellung Gesamtverkehr bis Jöhstadt: 13. Januar 1984
- Einstellung Personenverkehr Wolkenstein – Niederschmiedeberg: 30. September 1984
- Einstellung Güterverkehr Wolkenstein – Niederschmiedeberg: 21. November 1986
- Streckenlänge Museumsbahn Jöhstadt – Steinbach: 9 km
- Betriebsfähige Dampfloks der Museumsbahn (Stand 2017): 99 1542, 99 1568, 99 1590, 99 1715, 99 4511
- Kontakt: IG Preßnitztalbahn e.V., Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt, www.pressnitztalbahn.de


FOTO: KARL-FRIEDRICH SEITZ

Das Kühlschrankwerk Niederschmiedeberg sicherte der Preßnitztalbahn bis 1986 ihre Existenz. Für den innerbetrieblichen Verschub dienten zuletzt zwei Dieselloks vom Typ V10C.

Beim Blick von Schloss Wolkenstein hinunter auf den Bahnhof zeigte sich die Preßnitztalbahn wie eine Modellbahn. Alle Gebäude dieses Ensembles sind bis heute erhalten – nur die 750-Millimeter-Gleise fehlen …



FOTO: SLG. WERNER BRUTZER



FOTO: THOMAS BECHER

In der Bevölkerung regte sich Widerstand gegen die Bahneinstellung: Steinbach, 1984.



FOTO: WILFRIED RETTIG

Beim Abriss der Bahn hievten Männer die Schienen auf zwei Flachwagen, die alten Holzschwellen verblieben im Bahndamm.

Hatte die Deutsche Reichsbahn im oberen Abschnitt mit Hilfe von Studenten meist per Muskelkraft mit dem Abbau der Schienen begonnen, so sah sich die Staatsmacht beim Abriss des unteren Streckenteils zu neuen Methoden genötigt.

Fragwürdige Abrissmethoden

Um den Eingaben und Beschwerden mit vollendeten Tatsachen so rasch wie möglich den Nährboden zu entziehen, flogen Hubschrauber mehrere Dutzend Gleisjoche und Brücken zu Demontageplätzen. Was für den Antransport neuer Brücken für die Schmalspurbahn undenkbar gewesen wäre, fand zur Zerstörung der Strecke statt.

Von der bereits 1977 nach Norwegen verkauften Dampflok 99 1594 (heute im Eigentum der IG Preßnitztalbahn e.V.) und einem 1982 an dieselbe Museumsbahn veräußerten gedeckten Güterwagen abgesehen, blieben übrigens alle in den 1980er-Jahren auf der Preßnitztalbahn eingesetzten Lokomotiven und Wagen in der DDR. Die Deutsche Reichsbahn verwendete sie auf anderen Schmalspurbahnen weiter, im Schwerpunkt auf der Strecke Oschatz – Mügeln – Kemmlitz. In der Bevölkerung kursierte dagegen das Gerücht, die Fahrzeuge wären 1984 gegen Devisen in den Westen verkauft worden. Ob diese Fehlinformation gezielt von der Staatssicherheit gestreut worden war, ist bisher noch nicht geklärt.

Im Sommer 1989 war von der alten Preßnitztalbahn fast nichts mehr zu sehen. Auf dem Gelände der Bahnhöfe Steinbach, Schmalzgrube und Jöhstadt waren ein Kindergarten, eine Lagerhalle beziehungsweise ein Neubaublock entstanden. So gut wie alle Brücken fehlten, und bis auf zwei zuletzt im Abrisszug genutzte Reisezugwagen – einen Gepäck- und einen Sitzwagen in Großrückerswalde – sowie einige Werkwagen auf dem Bahnhof und im Gelände des Kühlschrankwerks in Niederschmiedeberg hatten alle Fahrzeuge das Preßnitztal verlassen. Der Lokschuppen in Jöhstadt diente als Annahmestelle für Sekundärrohstoffe (Papier und Flaschen).

Erste Schritte zur musealen Erhaltung

Auch nach offizieller Stilllegung zum 31. Dezember 1986 wollten sich schon zu DDR-Zeiten mehrere Eisenbahnfreunde nicht damit abfinden, dass die Preßnitztalbahn vollständig der Vergangenheit angehören sollte. Sie gründeten am 17. Oktober 1988 im Kulturbund der DDR eine Interessengemeinschaft (IG) und versuchten, den Bahnhof Großrückerswalde mit den beiden dort vom Abrisszug zurückgebliebenen Wagen der Nachwelt zu erhalten.

Durch die politische Wende 1989/90 boten sich plötzlich ganz neue Möglichkeiten. In der Euphorie der damaligen Zeit entstand die Idee des Gesamtwiederaufbaus der Schmalspurbahn für den Güter- und Tourismusverkehr. Ab Sommer 1990 trafen sich dazu Eisenbahnfreunde aus ganz Deutschland zu Arbeitseinsätzen am Lokschuppen Jöhstadt, dessen Ruine die Stadtverwaltung der IG übergeben hatte.

Mit Hilfe der noch existierenden NVA bargen die Eisenbahnfreunde noch im Bahndamm liegende Schwellen sowie Schienenreste und brachten sie nach Jöhstadt.

Im Oktober 1990 wählten die Vereinsmitglieder einen neuen Vorstand. Er setzte das neue – und als realistischer eingestufte – Ziel: Aufbau einer Museumsbahn von Jöhstadt nach Schmalzgrube mit der Option einer Verlängerung bis Steinbach. Dazu begann im Frühjahr 1992 der Gleisbau von Jöhstadt aus in Richtung Preßnitztal.

Zur 100-Jahr-Feier der Preßnitztalbahn fuhr zu Pfingsten 1992 die vom Verein erworbene Dampflok 99 1568, natürlich eine für die Strecke stilechte IV K, vor dem Lokschuppen hin und her. Im nächsten Jahr durften zu Pfingsten erstmals Fahrgäste auf einem etwa einen Kilometer langen Streckenstück befördert werden, am Wochenende um den 3. Oktober 1993 ging die bis in den Jöhstädter Ortsteil Schlössel verlängerte Strecke in Betrieb.

Nach zwei Jahren, Anfang 1995, war Schmalzgrube erreicht. Um zum Bahnhof fahren zu können, war der erste Brückenneubau notwendig. Auch das gelang. Die Eröffnung des auf vier Kilometer Länge angewachsenen Schienenbandes zu Pfingsten 1995 stimulierte den Tatendrang der Vereinsmitglieder. Sie begannen im Frühjahr 1996 mit dem geplanten Weiterbau nach Steinbach, obwohl damit ein weitaus größerer Aufwand verknüpft war: Zwischen Schmalzgrube und Steinbach fehlten fünf Brücken, es galt weitere Bahnübergänge wieder in die Straßen einzubringen und auf dem Bahndamm errichtete Gebäude abzureißen. Bei letzteren Herausforderungen halfen maßgeblich die Stadtverwaltung Jöhstadt und der Gemeinderat Steinbach. Dessen letzter Beschluss vor der Eingemeindung nach Jöhstadt gab für den Wiederaufbau bis Steinbach und den Abriss des dort auf dem ehemaligen Gleisfeld errichteten Kindergartens grünes Licht.

Großer Jubel bei „Steinbach 2000“

Nach Einweihung der Gleise bis Steinbach feierte die IG Preßnitztalbahn e.V. im August 2000 eine Woche lang mit ihren Besuchern. Zum Erfolg dieser Veranstaltung trugen zahlreiche Gastfahrzeuge bei, was bis heute ein Markenzeichen des Museumsbahnbetriebes darstellt. In den folgenden Jahren errichteten die Vereinsmitglieder auch die Einfahrt in den Bahnhof Steinbach aus Richtung Wolkenstein neu, so dass heute Scheineinfahrten möglich sind. Die Länge der Museumsbahn wuchs dadurch auf neun Kilometer an.

Auf dieser Strecke legten die Mitglieder der IG beim Gleisneubau auch mehrere Haltepunkte an, die es bei der alten Preßnitztalbahn nicht gegeben hatte. So gibt es für Wanderer heute zwischen Schlössel und Jöhstadt den Bedarfshaltepunkt „Loreleifelsen“ sowie zwischen Schmalzgrube und Steinbach die drei Haltepunkte „Forellenhof“, „Andreas-Gegentrum-Stolln“ und „Wildbach“.

Der jüngste Haltepunkt der Museumsbahn befindet sich seit Juni 2014 zwischen den Bahnhöfen Schlössel und Jöhstadt. Die dort vom Verein errichtete Ausstellungs- und Fahrzeughalle ist ein weiterer wichtiger Meilenstein in der Vereinsgeschichte. Darin finden seit Anfang 2005 zahlreiche der liebevoll restaurierten Lokomotiven und Wagen während der Betriebspausen einen trockenen Stellplatz.



FOTO: BERTRAM FRENZEL

Der Bahnhof Niederschmiedeberg diente im Sommer 1988 als Schienensammelplatz, im Hintergrund steht der Abrisszug mit der Diesellok vom Typ Ns4 aus Schmiedeberg im Weißeritztal.

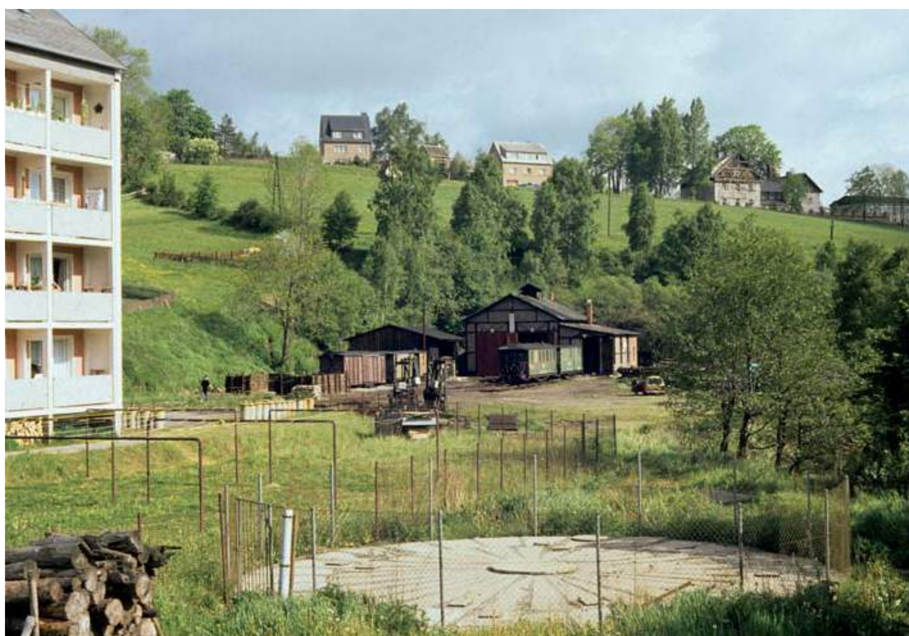


FOTO: ANDRÉ MARKS

Bis 1989 entstanden auf dem ehemaligen Gleisfeld des Bahnhofs Jöhstadt ein Wohnblock und eine Klärgrube. Zum Lokschuppen waren im Juni 1991 die ersten Wagen zurückgekehrt.

FOTO: ANDRÉ MARKS

Pfingsten 1992: Auf den am Heizhaus in Jöhstadt wiederaufgebauten Gleisen pendeln 99 1568 und eine Diesellok, 99 1590 war nicht betriebsfähig.

Immerhin umfasst der vereinseigene Fahrzeugpark heute fünf Dampflokomotiven, drei Diesellokomotiven und etwa 50 Reisezug- und Güterwagen. Mehrere von ihnen blicken im Jahr 2017 auf ein rundes Dienstjubiläum zurück, was zusätzlichen Stoff für die diesjährigen Feierlichkeiten zum Jubiläum „125 Jahre Preßnitztalbahn – 25 Jahre Museumsbahnbetrieb" bietet.

Schickte der bis heute ehrenamtlich tätige Verein seine Dampfloks anfangs nur an wenigen ausgewählten Wochenenden im Jahr auf die Strecke, so findet inzwischen von Anfang Mai bis Ende Oktober jedes Wochenende regulär Dampfbetrieb statt. Besondere Höhepunkte sind nach wie vor die Bahnhofsfeiern zu Pfingsten und um den 3. Oktober. Dann sind meist drei Züge auf der Strecke unterwegs. An anderen Wochenenden findet entweder Ein- oder Zweizugbetrieb statt. Eine Winterpause gibt es bei der Preßnitztalbahn schon seit den 1990er-Jahren nicht mehr. Seitdem verkehren die Museumszüge auch an den Adventswochenenden, über den Jahreswechsel, zu Ostern sowie an den Wochenenden während der Winterferien. Weitere Fahrtage finden auf Bestellung für Familienfeiern oder Fotografen und Filmer statt. Bei letzterer Gruppe sind vor allem Sonderfahrten mit den restaurierten Güterwagen und den mit regelspurigen Wagen beladenen Rollfahrzeugen beliebt.

Nächstes Großprojekt: Bahnhof Jöhstadt

Seit Pfingsten 1993 starten die Züge der Museumsbahn von einem provisorischen



FOTO: JÖRG MÜLLER

Zum Museumsbahnalltag gehört die Gleiswartung. Vor allem Weichen sind regelmäßig zu untersuchen, wie hier 2015 in Schmalzgrube.



FOTO: THOMAS SCHWARZE

Die IG Preßnitztalbahn e. V. legt großes Augenmerk auf passende Wagen. Davon zeugt auch der „Oberlichter" 970-751.

Bahnsteig auf Höhe des Jöhstädter Lokschuppens. In den nächsten Jahren möchte die IG Preßnitztalbahn e.V. jedoch auch den Endbahnhof in seiner ursprünglichen Größe wieder aufbauen. Dafür soll der nach 1986 zwischen dem Lokschuppen und dem Empfangsgebäude errichtete Neubauwohnblock abgerissen werden. Zwar ist der Verein längst Eigentümer dieses Gebäudes, trotzdem benötigt die IG Preßnitztalbahn e.V. für dessen Abriss sowie für den Wiederaufbau der Bahnsteiggleise und des Güterschuppens natürlich einiges an Kapital. Dieses nimmt der Verein durch Spenden, Mitgliedsbeiträge und vor allem Fahrkartenverkäufe ein. Deshalb wird der Erfolg des Festjahres 2017 maßgeblichen Einfluss auf die Frage haben: Wann fällt der Neubaublock? Die Vereinsmitglieder in Jöhstadt werden sich also über jeden Besucher der diesjährigen Jubiläumsveranstaltungen doppelt freuen. Denn auch wenn die Gleise der Museumsbahn in Steinbach enden, Stillstand ist bei der IG Preßnitztalbahn e.V. unbekannt. □ *André Marks*



FOTO: ARMIN-PETER HEINZE

Im Jöhstädter Ortsteil Schlössel befindet sich die erste Station der Museumsbahn. Der Verein engagiert sich auch für den Erhalt mehrerer markanter Gebäude entlang der Strecke.

Jubiläumsfeierlichkeiten 2017

125 Jahre Schmalspurbahn Wolkenstein – Jöhstadt/25 Jahre Museumsbahnbetrieb

In diesem Jahr wird entlang der alten und der neuen Preßnitztalbahn gefeiert. Der erste große Dampfbetrieb findet dazu am langen Osterwochenende vom 14. bis zum 16. April statt. Am Karfreitag befördert ein Zug der Museumsbahn auch Post, die dabei einen Sonderstempel bekommt.

Am Ostersonntag lädt der Verein zu einer Wanderung auf den Spuren der 1912 geplanten Verlängerung der Preßnitztalbahn von Jöhstadt nach Weipert ein. Die Rückreise aus der von den tschechischen Bewohnern Vejprty genannten Stadt erfolgt mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Am 30. April verkehrt anlässlich des Hexenfeuers am Wildbach im Ortsteil Steinbach ein Sonderzug.

Der Monat Mai ist der von Personal und Stammfahrgästen liebevoll „Meppel" genannten 99 4511 gewidmet. Der Verein feiert mit dem Dampfbetrieb am verlängerten „Himmelfahrtswochenende" vom 25. bis zum 28. Mai die Wiederinbetriebnahme dieses Einzelstücks vor 15 Jahren.

Der Höhepunkt des Festjahres soll zu Pfingsten am ersten Juniwochenende stattfinden. Dann jährt sich die Inbetriebnahme der Strecke Wolkenstein – Jöhstadt zum 125. Mal. Neben dem traditionellen Bahnhofsfest mit zahlreichen Überraschungen finden auch ein Stadtfest sowie eine Modellbahnausstellung statt. Auf der Schiene verkehren vier Zugpaare – darunter erstmals der IK-Zug. Insgesamt kommen sechs Dampfloks zum Einsatz, die letzten Züge verkehren tief in der Nacht; zwischen Wolkenstein und Jöhstadt übernimmt ein historischer Omnibus den „Schienenersatzverkehr", denn auch im unteren Tal wird am 4./5. Juni gefeiert: In Großrückerswalde gibt es ein Fest am alten Bahnhof und in Niederschmiedeberg eine Ausstellung im Preßnitztalmuseum. Die Mühlentage runden die Angebote ab.

Im Juli wird speziell der 1957 – also vor 60 Jahren – gebauten Diesellok 199 007 gedacht, außerdem gibt es Gleisbauvorführungen, während im August weitere Gastfahrzeuge auf der Museumsbahn verkehren – am 26./27. August der Triebwagen 137 322 aus Zittau.

Die Dampflokinstandhaltung sowie Güterzüge stehen im Mittelpunkt des Monats September. Im Oktober erinnert der Verein schließlich an das Jubiläum „125 Jahre sächsische Gattung IV K", sind in Jöhstadt doch insgesamt drei betriebsfähige Maschinen im Vereinseigentum.

Am 11. November findet im Schloss Wolkenstein ein Dia- und Filmabend statt, unter anderem mit dem bekannten Filmer Joachim Schmidt von Rio Grande beziehungsweise der VGB.

Eine Fahrt mit der Schmalspurbahn durchs Weihnachtsland Erzgebirge stellt den Abschluss des Festmarathons dar.

Weitere Details zu den Veranstaltungen werden in den Zeitschriften „Der Preß'-Kurier" und „Dampfbahn-Magazin" beziehungsweise demnächst auch auf den Webseiten des Vereins zu finden sein.

Ende Februar startete die große Winterdampftour der IGE. Über mehrere Tage bespannte die Crème de la Crème der deutschen Dampfloks abwechselnd einen Sonderzug.

WINTER, DAMPF UND DEMUT



FOTO: FREDERIK LÖHRING

Die ölgefeuerte 41 096 beförderte den Sonderzug am vierten Tag von Nordhausen Richtung Northeim. Der Zug passiert gerade Woffleben.

Mit den Worten: „Danke für die Mitarbeit, das war eine heiße und anstrengende Deutschlandtour – aber das machen wir mal wieder", verabschiedete Armin Götz im Sommer 2015 sein Planungsteam nach Ende der großen zehntägigen Eisenbahn-Romantik-Tour anlässlich „90 Jahre Baureihe 01". Er hielt Wort: Im April 2016 erfolgte der Startschuss für die nächste große Dampftour, die 2017 in den deutschen Mittelgebirgen stattfinden sollte. Das dafür aufgestellte Planungsteam akquirierte in nur zwei Monaten zahlreiche, dafür zur Verfügung stehende Vereine mit Loks der Baureihen 41, 44, 50 und 52.

In einer ersten Besprechung wurde eine sinnvolle Fahrtroute zusammengestellt, dabei aber die Loks mit den weitesten Überführungen aus der Liste gestrichen. Es sollte sich jedoch noch herausstellen, wie wichtig letztendlich alle in dieser Phase geknüpften Kontakte waren. Bald darauf begann die IGE, ausreichende Hotelkapa-


FOTO: PATRICK WEILAND

44 2546 überquert am 26. Februar 2016 den Trogenbachviadukt in Ludwigsstadt und wird dabei von 151 059 als Schublok unterstützt.

zitäten in Bahnhofsnähe an den jeweiligen Etappenzielen zu finden.

Frohen Mutes über die vielen Zusagen auf dem Maschinensektor wurde ein erster Umlaufplan erstellt, der dem Planungsteam so richtig Lust auf eine großartige Veranstaltung machte. Stolze 20 Regel-

Vorspannfahrten fest eingeplant

und Schmalspurdampfloks konnten so vorerst berücksichtigt werden, viele Möglichkeiten zum Lokwechsel und sogar durchgehend echter Nutzvorspann konnten eingeplant werden. Nach den ersten Winterfahrtagen 2016 der bis dahin eingeplanten Vereine und Lokbetreiber sah dann plötzlich alles anders aus.

Die ersten Absagen für Lok- und Personal erreichten uns Ende 2016 und im neuen Jahr bald schon täglich: „Sorry, es tut uns leid ...“; die Gründe waren vielfältig, auch zugesagte Mietkosten konnten teils nicht eingehalten werden. Der Bestand an verfügbaren Loks sank kontinuierlich auf zeitweise unter zehn Maschinen. Es kam noch dicker: Bestellte Abstellgleise waren nun genauso wenig verfügbar wie die für die Vorheizung des Zuges und die Kühlung des Speisewagens zugesagten Stromversorgungen. Zudem war auf einzelnen Routen durch den zwischenzeitlichen Rückbau von Kreuzungsmöglichkeiten die Leistungsgrenze der Strecke erreicht und ein Durchschleusen des IGE-Sonderzugs unmöglich geworden. Kurzfristige Änderungen in der Strecken- und Lokumlaufplanung gehörten nun zur Tagesordnung.


FOTO: PHILIP KOSEL

Am selben Tag musste sich die schadhafte 44 1486 auf den Weg von Saalfeld nach Arnstadt begeben. Am ehemaligen Bahnhof von Caaschwitz herrscht noch echte DDR-Atmosphäre.


FOTO: KARSTEN FUCHS

Am dritten Tag befördert 95 027 den IGE-Sonderzug bei Hüttenrode. Auf der Steilstrecke der Rübelandbahn bestand der Zug aus Lastgründen allerdings nur noch aus drei Am-Wagen.

FOTO: FREDERIK LÖHRING

Am vierten Tag ging es mit den HSB-Mallets 99 5902 und 5906 sowie dem Traditionszug in den Harz. Gleich wird Niedersachswerfen erreicht.

Aber allen Herausforderungen zum Trotz startete die große Winterdampftour pünktlich am 25. Februar dieses Jahres in Nürnberg Hbf. Mit 41 1150 und 52 8195 ging es von der Franken-Metropole ins oberfränkische Hof. Dort wurde auf 50 3648 umgespannt, die den Zug allein bis Zwickau beförderte. Um die kurven- und steigungsreichen Strecken des Erzgebirges zu bewältigen, arbeitete ab Zwickau 52 8131 als Vorspannlok bis zum Tagesziel Chemnitz mit.

Am zweiten Tag der IGE-Tour sollte eines der Highlights, ein Nutzvorspann mit zwei 44 über den Frankenwald stattfinden. Nach Lokwechsel in Gera von 50 3648 auf die beiden Jumbos 44 1486 und 44 2546 war die Freude riesig – währte aber nur einige Kilometer, da 44 1486 wegen eines Schadens bis Saalfeld zu einer sparsamen Fahrweise gezwungen war. Die Hoffnung auf eine angestrengte Bergfahrt der nun vor dem Zug verbleibenden 44 2546 erfüllte sich ebenfalls nicht, die 44 musste vor Probstzella sogar eine Zwangspause zum Dampfkochen einlegen. Mit Schubunterstützung durch eine 151 der DB AG ging es dann aber in flotter Fahrt weiter Richtung Lichtenfels. Hier wurde mit einstündiger Verspätung auf die beiden Reko-Loks 41 1150 (Zuglok) und 41 1144 (Vorspann) gewechselt. Ab jetzt gab es den

Der zweite Tag mit Herausforderungen



Der Speisewagen war ein täglicher Treffpunkt: gemeinsam essen und Gedanken austauschen, auch mit „HvO“.



Einfach mal genießen! Hagen von Ortloff ist Eisenbahnfreund durch und durch und freut sich auf jede Tour mit der Dampfeisenbahn.



Am ersten Tag kämpften sich 52 8195 (Last-Vorspann) und 41 1150 (Zuglok) mit dem DPE 20098 der IGE die Schiefe Ebene Richtung Hof hinauf.

ersehnten Dampfloksound, auch über die beeindruckende Rampe bei Oberhof hinaus. Tag drei brachte dann in Erfurt eine freudige Überraschung: Die reparierte 44 1486 stand am Zug, womit die bereits in Reserve gehaltene 41 1150 an diesem Tag nicht mehr zu Ehren kommen musste. In Blankenburg war dann 95 027 mit drei Am-Wagen des IGE-Zuges auf der Rübelandbahn für uns im Einsatz. Während die Fahrgäste am Tag vier auf der HSB nach Nordhausen unterwegs waren, überführte 41 096 den IGE-Zug als Leerzug für den Folgetag dorthin. Als die eigentlich benötigte 52 1360 in Vienenburg mit einem Schaden an der Luftpumpe ausgefallen war, konnte mit hilfreichen Kontakten und „Vitamin B" in Northeim ein zusätzliches Wassertanken organisiert und mit 218 387 sogar eine Schublok für Tag fünf organisiert werden. Weil sich diesmal aber bürokratische Hürden als unüberwindbar erwiesen, musste dafür doch noch über Nacht die 216 224 der IGE von Hersbruck nach Kassel überführt werden.

Tag fünf begann im regnerischen Kassel wieder mit 41 096, aber erstmals während unserer Tour konnten wir bei Willingen durch eine Schneelandschaft fahren. Ab Gießen musste dann 216 224 den Zug bis Fulda allein (und erstmals ohne Dampf) bespannen. Am letzten Tag der Reise führte ab Fulda 41 1144 unseren Zug die Rampe hinauf zum Hönebacher Tunnel und weiter bis Eisenach. Dort war erneut Sound pur zu erleben. Ab Eisenach kam 41 1150 hinzu, die unseren Sonderzug dann zum Abschluss und ab Meiningen wieder allein in flotter Fahrt pünktlich zurück nach Nürnberg brachte. Damit endete die erfolgreiche große Winterdampffahrt durch Deutschland für gut 200 zufriedene Reisende. Einer der wenigen Wermutstropfen dürfte die teilweise nicht ganz wie geplant verlaufende Vorspannfahrt mit zwei Loks der Baureihe 44 gewesen sein. Die Gründe dafür sollen nicht zuletzt wegen der besonderen Herausforderungen der im Traditionsbetrieb eingesetzten Dampfloks von heute noch einmal beleuchtet werden.

Und doch noch springt der Diesel ein

Bei Vorspannfahrten ist die Erwartung des Eisenbahnfreundes verständlicherweise hoch. „Soundsauger" erwarteten die lärmende Dampflok, aufgeklärtere Eisenbahnfreunde eine heftig arbeitende Traktion, die sich die Arbeit teilt. Differenzierter fällt die Haltung des Betriebsdienstes, des Eisenbahners und natürlich des Fahrzeughalters aus: Man weiß, dass die Dampflok heutzutage nur unter dem Einsatz enormer Ressourcen und noch mehr Entbehrungen schlichtweg am Leben erhalten wird. Denn der Betrieb verlangt nach Lokomotiven und Personalen, die den hohen Anforderungen des Betriebsdienstes gerecht werden können. An beidem mangelt es nicht in Deutschland, aber zu welchem Preis? Bei gänzlich weggefallener Versorgungs-Infrastruktur, fehlendem Werkstättendienst und gleichzeitiger Erfüllung aller Sicherheitsanforderungen des Eisenbahnbetriebsdienstes, aus dem die Dampflok in keiner Weise herausfällt, erhält man sich Land auf, Land ab unter großen Anstrengungen – mit ehrenamtlichem Engagement – ein Stück Vergangenheit als Normalität. Der leidenschaftliche Einsatz für



Florian Bühler und Torsten Kern, beide eifrige Personale des BEM und beide Lokomotivführer, gönnen sich eine Pause auf der Nördlinger 41 1150.



Alte Hasen unter sich: Lokführer Uwe Hüttner (44 1386 aus Stassfurt) und Detlev Megow (44 2546 aus Nördlingen) bespannten mit ihren beiden Jumbos den IGE-Sonderzug.

die Dampflok kann dabei nie effizient, sondern immer nur effektiv sein, was ein wichtiger Unterschied ist. Zur fehlenden Effizienz aber gehört auch, dass die Kassen notorisch knapp gefüllt sind. Der Eisenbahnfreund denkt selten daran, dass jede für die Sinne noch so schöne Anstrengung der Dampflok einem natürlichen Verschleiß von Dampferzeuger, Triebwerk und Fahrwerk unterliegt. Das defekte Überhitzerelement der 44 1486 fällt ebenfalls unter diesen Punkt. Wurden solche

Die Dampflok am Leben erhalten

hoch beanspruchten Verschleißteile früher prophylaktisch erneuert, ist das Erreichen ihrer maximalen Lebensdauer „bis es nicht mehr geht" heute selbstverständlich und für ein nicht sicherheitsrelevantes Bauteil auch in Ordnung, denn sein Ersatz schlägt mit einer fünfstelligen Summe zu Buche. Wenn Überhitzerelemente aber plötzlich undicht werden (oder gar reißen), führt dies, je nach Lage des Schadens, allerdings zum Abbau des Unterdrucks in der Rauchkammer oder Feuerbüchse, womit Saugzugleistung und Feueranfachung nicht mehr gewährleistet sind. Die Lok muss im nächsten Bahnhof abgespannt werden, wie in diesem Fall geschehen. Durch ein schweißtreibendes Blindflanschen in der heißen Rauchkammer und dem effektiven Engagement der Beteiligten war die Lok morgens wieder einsatzbereit. Auf der in Saalfeld vor dem Zug verbliebenen 44 2456 hingegen hatte man schon seit Gera mit träger Kohle zu kämpfen, die einen dem Personal bis dahin weniger geläufigen späten Flammpunkt aufwies. Wechselnde Kohlearten und -qualitäten sind nichts Ungewöhnliches, aber eben auch nicht Regel genug im heutigen, nicht täglichen Traditionsbetrieb. Es bleibt deshalb eine Herausforderung für junge Heizer, die Ruhe zu bewahren, wenn der Zeiger des Druckmanometers trotz richtiger Platzierung der Kohle auf dem Feuerrost in die falsche Richtung marschiert, die Lok aber Leistung und nochmals Leistung verlangt. Ein oder zwei Schaufeln träger Kohle zu viel potenzieren die Verzögerung des Anbrennens und können ein böses Ende bereiten, wenn der Rost dadurch verschlackt. Die 44 verzeiht das selten und tat es in diesem Fall auch nicht.

Die Dampfloks bescherten der großen IGE-Winterdampftour einen sehr guten Erfolg – unter zunehmend erschwerten Bedingungen. Der genießende Eisenbahnfreund bringt für das Geleistete ein besonderes Gefühl auf: Demut. □

Hendrik Bloem/Torsten Biehler



FOTOS (5): HENDRIK BLOEM

Mathias Böse gehört zu den geschätzten Personalen der äußerst gepflegten 41 1144 aus Eisenach.

Doch nicht das beste Modell

Betrifft: „Pauken und Trompeten", Heft 4/2017

Ihre Beurteilung der neuen BR 215 von Fleischmann erfordert eine kleine Leserzuschrift: Sie schreiben, dass „es sich mit Abstand um die beste 1:87-Nachbildung handeln dürfte" und eigentlich wollte ich das Modell gerne kaufen, aber: Für jeden sichtbar, fehlt bei den langen seitlichen Schiebefenstern die Darstellung des kleinen dreieckigen Ausstellfensters wie schon bei der BR 218 und BR 210 aus dem Hause Roco. Da lobe ich mir das ESU-Modell der BR 215, das meines Erachtens wirklich das mit Abstand beste 1:87-Modell darstellen dürfte. Auch die unsaubere Lackierung der Roco-Lok ist so auffällig, dass das Modell eben nicht „den höchsten Ansprüchen" genügt.

Reinhard Kaiser, E-Mail

Wo bleibt denn die moderne Bahn?

Betrifft: „Messe 2017", Heft 3/2017

Sollte es wirklich wahr werden, dass in die Modellbahn doch endlich die Moderne einzieht? Seit gut 50 Jahren bin ich nun Modellbahner, Eisenbahnfreund, Clubmitglied, Clubvorstand, Modellbauer, Hersteller von Modellbahnfahrzeugen, aber es hat sich seit 1965 bis heute in der ganzen Szene nicht das Geringste in Richtung moderne Modellbahn/Eisenbahn getan. Einige Firmen haben sich den elektronischen Steuerungen verschrieben, aber nur damit sie nicht ganz aus dem Geschäft fliegen. Aber hat sich sonst etwas verändert? Nein, ganz im Gegenteil. Es wird heute alter Blödsinn verkauft wie noch nie! Da fahren auf den nobelsten Modellbahnzeitschriften fröhlich die Dampfloks aus fernen, längst vergangenen und vergessenen Zeiten unter modernsten Oberleitungen. Eine Sache, wofür der Fotograf noch vor 20 Jahren beschimpft worden wäre. Aber wer weiß heute noch, abgesehen von alten Herren wie mir, die immer weniger werden, wie eine Dampflok wirklich ausgesehen hat? Doch es gibt ja genug neues Material auf der Eisenbahn, das zu würdigen wäre. Bitte räumt endlich in den Fachmagazinen mit den alten Zeiten auf. Bringt einmal etwas Neues, und da meine ich nicht nur die Titelbilder (Das gilt auch für die Modellbahnindustrie). Vielleicht kann ich mich dann wieder für die Modellbahn interessieren. Aber ich denke, so weit wird es nicht kommen. Doch man sollte nie die Hoffnung nicht aufgeben.

Fritz Jänsch, ehemals „Signalmeister Modellbau", E-Mail

Gutes Projekt

Betrifft: „An meinem Küchentisch", Heft 4/2017

Das Aprilheft hatte wieder eine gelungene Mischung aus Vorbild und Modell, Ost und West, wie es sie nicht immer gab. Mit Ihrem Leitartikel aber wecken Sie ganz sicher nicht nur bei mir Hoffnungen. Es war besonders in der Vergangenheit fast ein Alleinstellungsmerkmal des MODELLEISENBAHNER, Anleitungen zum Umbau und Basteltipps für den ganz normalen Leser zu bringen. Nichts Vergleichbares mit der Meisterschaft eines Jörg Chocholaty, sie ist unerreichbar und sehr notwendig, weil man sich etwas abgucken kann. Kaufen kann man heute fast alles, wenn es die eigenen Finanzen erlauben, aber mit eigenen Händen etwas schaffen, das war es doch, was unser gemeinsames Hobby ausmachte! Wenn dies wieder breiteren Raum einnehmen würde, sollte es nicht nur mich freuen. In den „Basteltipps" gab es von mir schon kleine Beiträge: Ich werde zusehen, ob ich nicht etwas zu den „Küchentischprojekten" beitragen kann.

Hans-Steffen Hoßfeld, E-Mail

AN MODELLEISENBAHNER
„LESERBRIEFE",
AM FOHLENHOF 9A
D-82256 FÜRSTENFELDBRUCK

E-MAIL: REDAKTION@MODELLEISENBAHNER.DE

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Orte verwechselt

Betrifft: „An meinem Küchentisch", Heft 4/2017

Ich habe bereits mit meinem Enkel einen Waggon, wie in „An meinem Küchentisch" beschrieben, mit Ziegeln beladen. Das ging so gut, dass mindestens noch einer folgen wird. Leider ist Ihnen im Text ein Fehler unterlaufen. Die Kleintransporter sind nicht in Frankenberg, sondern in Hainichen verladen worden. Dort wurden sie auch hergestellt. Die fertigen Karosserien wurden, immer fünf Stück, mit Spezial-Lkw nach Hainichen gebracht. Ich empfehle einen Besuch im Barkas-Museum. Das ist allerdings in Frankenberg!

Heinz-Dietrich Kerl, E-Mail

Rettung erwünscht

Betrifft: „Eine bewegte Karriere", Heft 4/2017

Ihren Bericht über die Ikone der DB, den VT 11.5, fand ich sehr interessant. Zurzeit befindet sich eine vierteilige Einheit des VT 11.5, ein Triebkopf und drei Mittelwagen, der Eisenbahn-Erlebniswelt Horb zur Überwinterung in Villingen. Allerdings sind die Fahrzeuge in einem sehr schlechten Zustand. Laut der Internetseite der Eisenbahn-Erlebniswelt Horb handelt es sich um die Fahrzeuge, die im März 2012 von Leipzig nach Horb kamen. Weiter heißt es, dass sich der VT 11.5 nach der gescheiterten Aufarbeitung des DB Museums seit April 2011 exklusiv in der Eisenbahn-Erlebniswelt in Horb befindet. Ebenso befindet sich auch ein Triebkopf des VT 602 in Horb. Es wäre schön, wenn der VT 11.5 wieder für Sonderfahrten eingesetzt würde und auch die vierteilige Einheit, die in Villingen steht, aufgearbeitet und nicht weiter verrotten und beschmiert würde. Vielleicht findet sich noch jemand, der den VT 11.5 nach dem Vorbild des Canadian (Bahngesellschaft VIA Rail) mit neuer, zeitgemäßer Technik ausrüsten und gemäß dem Charme der 1950er-Jahre aufarbeiten würde. Das wäre zu hoffen.



W. Graf, E-Mail



58 311 steht noch immer unter Dampf. Am 29. November 2009 passierte sie das Schloss Grafeneck bei Gomadingen auf der Schwäbischen Alb.

Vor 100 Jahren rollte eine Lok auf die Gleise, die den deutschen Eisenbahnbetrieb für Jahrzehnte prägen sollte. Nein, die Rede ist nicht von einer Schnellzug-Diva, vielmehr gibt sich ein legendäres Arbeits-Dampfross die Ehre: die G 12 der preußischen Staatsbahnen.

Der Muffeltopp ist top

Mit Beginn des Ersten Weltkriegs offenbarten sich die Nachteile des Typenreichtums der Länderbahnzeit. Der Dienst an den Fronten sorgte für eine Mixtur verschiedenster Lokomotiven, besonders im Güterzugdienst. An eine ausreichende Ersatzteilversorgung der zahlreichen Baureihen war nicht zu denken, oft kam auch das Personal mit der Wartung und Bedienung von Maschinen fremder Bahnverwaltungen nicht zurande.

Zu diesem Zeitpunkt waren in Preußen die Arbeiten an einer neuen, schweren Güterzuglokomotive mit der Achsfolge 1'E und Dreizylinder-Triebwerk in vollem Gange. Sie sollte für alle Länderbahnen geeignet sein. Die Heeresbahnen wünschten eine für damalige Verhältnisse relativ schnelle, ausreichend starke Güterzuglok, die aber nur maximal 16 Tonnen Achslast aufweisen sollte. Bereits ab 1915 wurden bei Henschel 33 Lokomotiven der Ursprungs-Gattung G 12 für die KPEV und die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen gebaut. Zwar hatte man mit diesen kräftigen Maschinen einen großen Schritt nach vorne gemacht, wirklich zufriedenstellend waren sie allerdings nicht. Den Heeresbahnen war die langgezogene und schwerfällig geratene Lok ein Dorn im Auge. Die neuen Kraftprotze passten nicht einmal auf die seinerzeit noch gängigen Drehscheiben mit nur 16 Metern Durchmesser.

Einheitslok ohne Einheitsgedanken

1916 wurde daher eine neue Initiative zum Bau einer schweren Güterzuglokomotive gestartet, die im Netz einer jeden Länderbahn einsetzbar sein sollte. Diesmal

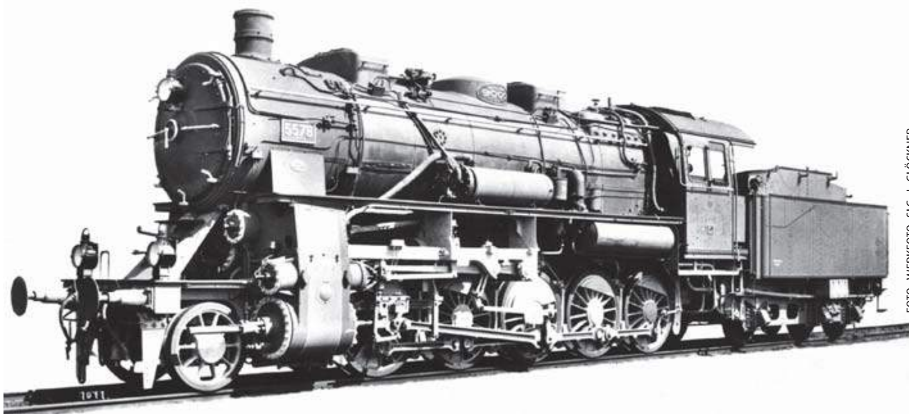
sollte den Konstrukteuren auch hinsichtlich der Achslast und des Radstandes kein Fauxpas mehr passieren. Just zu diesem Zeitpunkt hatte man bei Henschel gerade aus der alten G 12 eine schwere 1'E-Güterzuglok für die Türkischen Staatsbahnen entwickelt.

Unter Federführung Preußens entstand auf Basis dieses Exporttyps eine gänzlich neue G 12. Auch Baden, Sachsen und Württemberg zeigten schnell Interesse an der neuen Baureihe. Im Gegensatz zur alten G 12, die bei der KPEV fortan als G 12.1 geführt wurde, erhielten die neuen Loks einen relativ kurzen dreiachsigen Tender der Bauart pr 3 T 20 sowie einen kürzeren, dafür aber deutlich dickeren Kessel, was den Maschinen ein wesentlich bulligeres Äußeres verlieh.

Manche sehen in der G 12 die erste deutsche Einheitslok. Dies ist jedoch nur bedingt richtig: Zwar gab man in Preußen mit der G 12 einige Traditionen des dortigen Lokomotivbaus zu Gunsten einer gesamtdeutschen Lösung auf. Die Maschinen waren wesentlich größer als alle bisherigen Güterzugloks der KPEV und folgten nicht mehr der Maxime der sparsamen, einfachen Ausführung um jeden Preis. Trotzdem handelt es sich bei der G 12 keinesfalls um eine Einheitslok im klassischen Sinne des Wortes, denn der Lokbaukasten-Gedanke eines Richard Paul Wagner wurde bei ihr nicht verwirklicht. Ihr markanter Belpaire-Kessel beispielsweise passte nur ihr, der Dampferzeuger der fast zeitgleich entstandenen Personenzuglok P 10 wich in seinen Abmessungen schon wieder vollkommen ab.

Die Güterzuglok der Goldenen Zwanziger

Die preußische G 12 bewährte sich vom ersten Tag an recht gut. Bis 1924 verließen deshalb nahezu 1500 Exemplare die Werkshallen der deutschen Lokomotivfabriken. Zu diesem Zeitpunkt, nach dem Ende des Ersten Weltkrieges, war die Ära der Länderbahnen bereits in die Epoche der Deutschen Reichsbahn (DRG) übergegangen. Die Loks der Gattung G 12 hörten nun auf die Baureihen-Bezeichnung 58. Sie waren die Paradepferde der DRG im schweren Güterzugdienst, denn bis zur neuen, echten Einheitsbaureihe 44 war es noch ein weiter Weg. So dominierte die Baureihe 58 das Bild der Eisenbahn in der Zwischenkriegszeit.

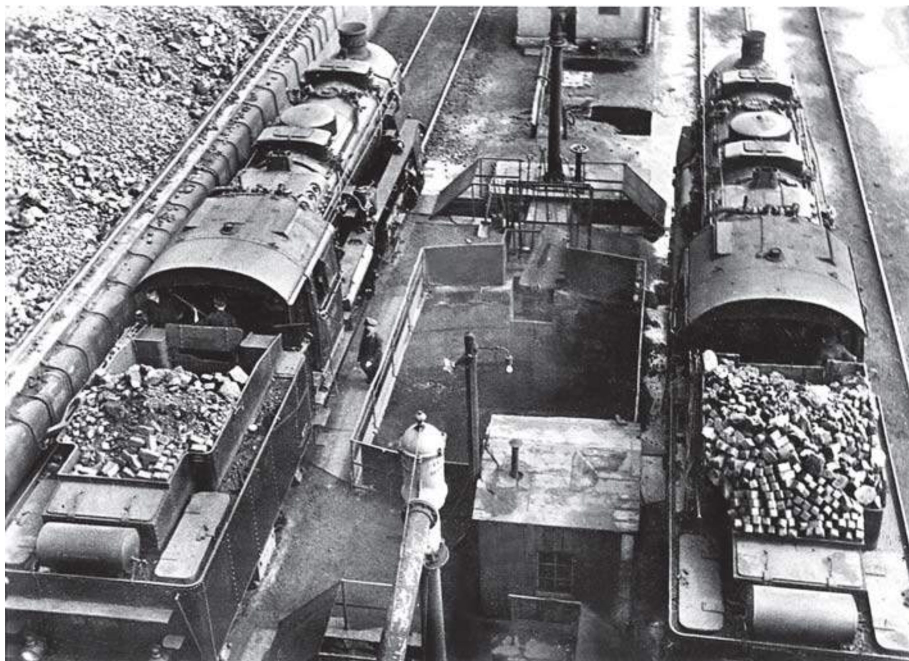

FOTO: WERKFOTO, SLG. J. GLÖCKNER

G 12 „5578", die spätere 58 1393 der Reichsbahn, war im Jahr 1919 die 9000. von Hanomag in Hannover gebaute Lokomotive. Darauf weist eine Messingplakette am Dampfdom hin.

Natürlich war der Entwurf trotzdem nicht perfekt: Bei den Lieferungen aus den letzten Kriegsjahren mussten zahlreiche Abstriche in der Fertigungsqualität hingenommen werden, die den Ruf der G 12 beim Lokpersonal nachhaltig schädigten. Auch andere Schwachstellen, wie der als „Angströhre" verschrieene, zu klein bemessene Schornstein, mussten vor einem störungsfreien Betrieb erst nachgebessert werden. Dann jedoch zeigten die mächtigen Maschinen vor allem auf Bergstrecken ihr volles Können. Der Einsatzschwerpunkt der Baureihe 58 lag von Anbeginn auf den anspruchsvollen Hauptstrecken durch die deutschen Mittelgebirge. Die größten Bestände mit je über 100 Exemplaren waren in Dresden, Erfurt, Frankfurt, Karlsruhe, Kassel und Wuppertal zu finden. In den 1930er-Jahren wurde auch noch Halle zu einer G 12-Hochburg.

Im Osten hui, im Westen pfui

Über 500 Exemplare der G 12 verblieben nach dem Zweiten Weltkrieg in den drei Westzonen. Den in Überzahl vorhandenen, wesentlich moderneren Loks der Baureihen 50 und 44 hatten sie dort jedoch nichts mehr entgegenzusetzen. Bereits 1953 schied die letzte Maschine offiziell aus dem Bestand der Bundesbahn aus. In Fahrt kam nach Gründung der DB im


FOTO: REICHSVERKEHRSMINISTERIUM, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

Ein Blick auf die kurzen dreiachsigen Tender der beiden G 12 zeigt, dass diese Baureihe bereits 1928 mit Briketts geheizt wurde, wenn keine hochwertige Kohle zur Verfügung stand.

Vor fast 80 Jahren, am 15. Juli 1937, traf Carl Bellingrodt unterhalb der Burg Ehrenfels am Rhein auf 58 2021, die in flotter Fahrt mit einem schweren Güterzug in Richtung Rüdesheim unterwegs war.

FOTO: SLG. EISENBAHNSTIFTUNG



FOTO: MAEY, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

58 1934 wurde 1930 auf Kohlenstaubfeuerung entsprechend dem „System AEG“ umgebaut. Kurz nach dem Umbau entstand das Foto der Lok in ihrem Heimat-Betriebswerk Halle G.

Jahr 1949 kaum noch eine G 12. Einige fristeten den Rest ihres Daseins als Heizlok, die beim Bw Aschaffenburg stationierte 58 1713 konnte sich so bis Mitte der 1960er-Jahre halten. Anschließend wurde sie, wie alle G 12 der DB, verschrottet.

Ganz anders war die Sachlage dagegen bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR: Die enormen Reparationsleistungen in Richtung Sowjetunion verstärkten den ohnehin schon bestehenden Lokomotivmangel. Dazu hatte die DR das Pech, dass besonders wenige moderne Güterzugloks auf ihrem Hoheitsgebiet zurückgeblieben waren. So wurde die G 12 beziehungsweise 58 sehr schnell auch bei der DDR-Reichsbahn zum unverzichtbaren Teil der Zugförderung, obwohl sie weder hinsichtlich der Leistung noch der Geschwindigkeit mit der Baureihe 44 mithalten konnte. Zugute kam ihr aber auch bei der DR wieder die vergleichsweise niedrige Achsfahrmasse auf dem teils mehr schlecht als recht in Schuss gehaltenen Oberbau.

Der Süden der DDR wurde schnell zum Haupteinsatzgebiet der kräftigen Länderbahn-Loks. Zunächst fand man die 58 vor allem in Erfurt und Dresden. Später konzentrierte sich der Bestand allein auf den



FOTO: WOLFGANG BÜGEL, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

58 1111, die heutige Museumslok 58 311 der UEF, überquert mit dem abendlichen Güterzug am 3. September 1976 das Dittersdorfer Viadukt. Das Einsatzende der G 12 ist bereits nah.

sächsischen Raum. In Aue wurde die Baureihe 58 dann vollends zur Legende: Bis in den Herbst des Jahres 1976 führten die verbliebenen, längst mit EDV-Nummernschildern ausgestatteten Loks auf den zahlreichen Steigungsstrecken im Erzgebirge ein täglich zu bewunderndes, finales Dampf-Spektakel auf. Besonders die aus dem mächtigen Schlot dringende, gewaltige Dampfwolke, gepaart mit dem basslastigen, dumpfen Dreizylinderklang, prägte sich in das Gedächtnis der Eisenbahnfreunde ein, die aus Ost und West ins Revier der letzten G 12 gepilgert waren.



Die DR setzte die Baureihe 58 auch im Personenzugdienst ein. Im Sommer des Jahres 1976 hatte 58 1800 gerade einen Zug mit Werktätigen aus dem Erzgebirge nach Aue befördert.

Eine G 12 erfreut bis heute die Fans

Die von der Deutschen Reichsbahn um 1960 rekonstruierten G 12 der Reihe 58.30 konnten sich noch ein paar Jahre länger auf den Gleisen der DDR halten. Doch für viele Bewunderer der letzten lebendigen Zeugen des preußischen Lokomotivbaus war das nur ein schwacher Trost, denn nur die originale G 12 hat den unverkennbaren Auspuffschlag, der ihr bei den gewohnt ironisch-heiteren sächsischen Personalen den Spitznamen „Muffeltopp" einbrachte. Aus Sachsen stammt auch die einzige G 12, die noch heute im Betrieb erlebt werden kann: 58 311 der Ulmer Eisenbahnfreunde (UEF). Die bei der DR zuletzt als 58 1111-2 bezeichnete Maschine war eine der letzten, die vor gut 40 Jahren ausgemustert wurden. Sie erreichte am 19. März 1977 als Zuglok eines Güterzuges die innerdeutsche Grenze und anschließend als Lz-Fahrt das Dampflokmuseum in Neuenmarkt-Wirsberg. Dort war sie bis zum Verkauf an die UEF im Jahr 1984 als nicht betriebsfähiges Ausstellungsstück zu sehen.

Dies sollte sich bald ändern: Bereits im Juni 1985 stand die Maschine wieder unter Dampf und konnte rechtzeitig zu den Fahrzeugparaden der DB während der Feierlichkeiten zum Jubiläum „150 Jahre deutsche Eisenbahn" vor großem Publikum zum Einsatz kommen. Abgesehen von einer kurzen Pause zwischen 2001 und 2006, in der eine aufwendige Hauptuntersuchung durchgeführt wurde, ist 58 311 seither unablässig für die UEF vor allen möglichen Sonderzügen anzutreffen. So wird mit dieser Maschine ein bedeutendes Stück preußischer und deutscher Lokomotivgeschichte lebendig gehalten. Zum 100. Geburtstag dieser Baureihe kann man den UEF nur viel Glück und alles Gute für den „Muffeltopp" wünschen. □ *A. Bergner*



FOTOS (2): BURKHARD WOLLNY

Vor einem schweren Staubgutwagen-Zug müht sich im April 1976 das Doppelpack aus 58 2051 und 58 1111 bei der Einfahrt in Lauter ab.



Im perfekt restaurierten Ursprungszustand zeigt sich BCFe 4/4 11 am 6. September 2013 in Rossinière.

Die Triebwagen der Baureihe BCFe 4/4 7 – 20 sind bis heute die meistgebauten Triebfahrzeuge der Westschweizer Montreux-Berner Oberland-Bahn. Ein betriebsfähiges Exemplar blieb erhalten.

Belle Époque

Dass die Montreux-Berner Oberland-Bahn (MOB) ein meterspuriges Schätzchen der Eidgenossen ist, dürfte unter Eisenbahnfreunden unumstritten sein. An Besonderheiten hat die MOB so einiges zu bieten: Dazu zählen die ersten Panoramazüge der Schweiz, die stärkste Steigung im Adhäsionsbetrieb innerhalb Europas, der von Beginn an rein elektrische Betrieb, das Überschreiten der innerschweizerischen Sprachgrenze auf vergleichsweise kurzer Strecke (62 Kilometer von Zweisimmen nach Montreux) und manches mehr.

1901 war Baubeginn zwischen Montreux am Genfer See und Zweisimmen im Berner Oberland. Im Jahr 1905 war die Gesamtstrecke durchgehend befahrbar.



FOTO: BERNHARD WILLEN


FOTO: SLG. BERNHARD STUDER

In der Ursprungsausführung mit zwei Lyra-Bügeln ausgestattet, verlässt BCFe 4/4 12 um das Jahr 1910 den Bahnhof von Les Avants. Dieser Triebwagen wurde bereits 1956 verschrottet.

Mit dem Betrieb auf der Gesamtstrecke wuchs der Bedarf an Triebfahrzeugen. Deshalb beschaffte die junge Bahn zwischen 1904 und 1908 die elektrischen Triebwagen der Reihe BCFe 4/4 7 – 20, die bei den dortigen Betriebseisenbahnern nur die „Sieben bis Zwanzig“ oder in der Welschschweiz „Les sept á vingt“ hießen. 1904 kam der erste Triebwagen, gebaut von den Unternehmen SIG (Schweizerische Industrie-Gesellschaft), verantwortlich für den mechanischen Teil, und der Elektrizitätsgesellschaft Alioth (EGA), welche die elektrische Ausrüstung entwickelte.

Die vierachsigen Gleichstrom-Triebwagen waren 27,6 Tonnen schwer, besaßen eine Stundenleistung von 260 PS (191 kW) und erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h.

Im Zweite-Klasse-Abteil fanden zwölf Fahrgäste Platz, in der dritten Klasse 16. Das Gepäckabteil verfügte nochmals über zehn Notsitze.

Geliefert in einer Zeit, als die Eisenbahn noch Luxus war

Abgeliefert wurden die Triebwagen in einer zeitgenössischen Belle-Époque-Lackierung mit Verzierungen und zwei sogenannten Lyra-Stromabnehmern. Die Lackierung behielten sie länger als die beiden Lyra-Bügel, einer der beiden wurde 1943 durch einen Scherenstromabnehmer ersetzt. Mit dem Wegfall der dritten Klasse im Jahr 1956 mutierten die Triebwagen zur Serie ABFe 4/4. Später erhielten sie zudem den MOB-typischen hellblau-weißen Anstrich. In den späten 1960er-Jahren beschaffte die MOB neue Doppeltriebwagen des Typs ABDe 8/8, die fortan die wichtigsten Leistungen übernahmen. In dieser Zeit wurden drei ABFe 4/4, die seit als 1962 ABDe 4/4 bezeichnet wurden, verschrottet. Mit dem Erscheinen der Lokomotiven der Reihe GDe 4/4 Anfang der 80er-Jahre verloren die Veteranen ihre letzten Aufgaben und wurden nurmehr als ortsgebundene Rangierfahrzeuge genutzt.

Überlebt haben bis heute zwei Exemplare, eines davon (BCFe 4/4 11) betriebsfähig bei der Museumsbahn Blonay – Chamby. □ *Stefan Alkofer*



FOTO: PETER WILLEN

ABDe 4/4 20 steht am 28. April 1968 in Chateau d'Oex. Er gelangte 1990 zwar noch zur Museumsbahn Blonay – Chamby, entging im Jahr 1995 aber dennoch nicht der Verschrottung.



Abschied von der Reinheim – Reichelsheimer Eisenbahn (RRE): VT 23, der Personenwagen Aw 05 und VB 122 bei Brensbach am 18. Mai 1963. Der Fotograf begleitete die Fahrt mit dem Auto.

Nach der Reise durch den Norden im MEB 2/2017 stellen wir nun Privatbahn-Triebwagen im Süden Deutschlands vor.

Raritäten im Süden

Mehrere Fotoreisen führten mich zwischen 1959 und 1999 zu den Strecken der Deutschen Eisenbahn-Gesellschaft (DEG), der Hohenzollerischen Landesbahn (HzL), der Lokalbahn Lam – Kötzting (LLK), der Württembergischen Nebenbahnen AG (WN), der Tegernsee Bahn AG (TAG), der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft (WEG) und der Südwestdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft (SWEG).

Die als Gersprenztalbahn bekannte RRE wurde von der DEG betrieben. Die Aufnahme oben ist eine Woche vor Stilllegung des Personenverkehrs entstanden und zeigt die ältesten Fahrzeuge dieses Beitrags, vorne den 1935 von MAN (Fabriknummer 127 355) hergestellten VT 23 und am Schluss den 1933 von Talbot (F.-Nr. 78 606) gelieferten VB 122. Dazwischen ist für eine Exkursion der Frankfurter Nahverkehrs- und Eisenbahnfreunde der 1926 von Gastell in Mainz-Mombach gebaute und 1954 bei der RRE erneuerte Personenwagen Aw 105 eingefügt. Vorne am Türfenster steht der langjährige Vereinsvorsitzende Walter Patzke.

Die HzL mit Sitz in Gammertingen war früher auf den Strecken von Eyach über Hechingen nach Gammertingen, von Kleinengstingen nach Sigmaringen und von Sigmaringendorf nach Hanfertal unterwegs. Schon früh wurde der Dieselbetrieb getestet und bereits 1936 der rechts oben gezeigte VT 3 von der WUMAG angeschafft. 1951 hat die HzL mit den VT 6 und VT 7 (F.-Nrn. 57 064 und 57 065) die ersten Schienenbusse aus Uerdingen bezogen, welche der DB-Vorserie mit 4,50 Metern Achsstand entsprachen, jedoch vier Türen aufwiesen.

Ein Sprung nach Osten versetzt uns in den Bayerischen Wald nach Kötzting. Von



Hohenzollerische Landesbahn: VT3 rangiert am 4. April 1959 in Gammertingen mit dem Uerdinger VT7. Dahinter stehen Beiwagen und Güterwagen zur Abholung bereit.

dort aus verlängert die Lokalbahn Lam – Kötzting (LLK) die von Cham ausgehende staatliche Strecke um 18 Kilometer. 1973 ist die LLK von der Regentalbahn übernommen worden, heute verkehren Regio-Shuttle-Triebwagen der Oberpfalzbahn durchgehend zwischen Cham und Lam. Der 1939 (F.-Nr. 128175) von MAN direkt an die LLK gelieferte Triebwagen entspricht der DRG-Einheitsbauart, die später bei der DB die Baureihen-Bezeichnung VT70.9 erhalten hat.



Zug 24 der HzL nach Hechingen bestand am 4. April 1959 aus VT3, VB12 und einem Niederbordwagen, beladen mit zwei Ackerschleppern (bei Burladingen).

Auf Meterspur über die Wasserscheide

Die 55 Kilometer lange meterspurige Härtsfeldbahn von Aalen über Neresheim nach Dillingen an der Donau hat sowohl die Europäische Wasserscheide Rhein/Donau als auch die Grenze zwischen Württemberg und Bayern überquert. Für den Rollbockbetrieb auf den starken Steigungen mit bis zu 28 Promille hat die WN 1956 von Fuchs zwei kräftige viermotorige Schlepptriebwagen bezogen. Das Bild auf Seite 38 oben zeigt den T30 (F.-Nr. 9053), der heute noch als VT30 auf der Brohltalbahn läuft, mit den kurzgekuppelten Beiwagen TA 253/254. Diese sind 1962 mit neuen Aufbauten von Auwärter auf alten dreiachsigen SIG-Fahrgestellen entstan-



Auf der Lokalbahn Lam – Kötzting verkehrte der passend zur waldreichen Landschaft beige/grün gehaltene VT02. Am 11. August 1959 verließ er den Bahnhof Kötzting.



T30 mit Beiwagen TA253/254 der Härtsfeldbahn im Bahnhof Aalen am 11. August 1963. Stellwerk und Gasometer sind heute verschwunden.

den, ähnlich dem Doppelwagen 6/7 der WEG auf der Meterspurstrecke Amstetten – Laichingen.

Die Tegernsee-Bahn AG (TAG) war eigentlich auf ihre zwölf Kilometer lange Strecke von Schaftlach nach Tegernsee beschränkt, doch bis Mai 1966 sind deren Triebwagen auch durchgehend von/bis München Hbf gefahren. Ein Nachschuss auf den E701 von der Donnersbergerbrücke zeigt den 1955 (F.-Nr. 23 779) gebauten Steuerwagen VS 1 der TAG mit dem VT 26 aus dem Jahr 1951 (F.-Nr. 23 350). Beides sind typische „Esslinger", zwei von 50 bei der Maschinenfabrik Esslingen zwischen 1951 und 1961 für Privatbahnen gebauten vierachsigen Fahrzeugen. Dahinter sind aus dem Bw München Hbf kommend eine E 10.1 und eine der ersten Rheinpfeil-E-Loks der Serie E 10 250 bis 254 zu sehen. Die Strecke nach Holzkirchen verlief damals vom Holzkirchener Flügelbahnhof kommend noch südlich neben der Hauptstrecke nach München-Ost. Heute gehen die Gleise vom Starnberger Flügelbahnhof aus, sind an der Station Donnersberger Brücke mit der S-Bahn-Stammstrecke verknüpft und unterqueren dann die gesamte westliche Einfahrt des Münchener Hbf.



Eilzug E701 der Tegernsee-Bahn mit VS1 und VT26 an der Donnersbergerbrücke in München am 13.08.1963. Die dort unbeliebten Esslinger Fahrzeuge liefen nur drei Jahre für die TAG.

Auf der knapp 23 Kilometer langen Unteren Kochertalbahn von Bad Friedrichshall-Jagstfeld nach Ohrnberg hat die Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft (WEG) bis 1993 Personenverkehr betrieben. Im Lokschuppen des Endbahnhofs war eine Werkstatt eingerichtet, in der Unterhaltungs- und kleine Reparatur-Arbeiten durchgeführt werden konnten. Daher ist der dort eingesetzte, 1956 (F.-Nr. 9056) von Fuchs gebaute T06 mit „Heimatbahnhof Ohrnberg" in rechteckiger Umrahmung beschriftet.

Wie auch die RRE ist die dem Land Hessen gehörende Frankfurt – Königsteiner Eisenbahn (FKE) früher von der DEG betrieben worden. Auch dort waren „Esslinger"



T06 der WEG als Zug 309 auf der Unteren Kochertalbahn in Oedheim am 16. September 1963.



Vierteilige Esslinger-Zuggarnitur der Frankfurt–Königsteiner Eisenbahn (FKE) im Endbahnhof Königstein am 2. Oktober 1964, vorne VS 203.

eingesetzt, seit 1958 drei VT und vier VS (F.-Nrn. 25 499 - 25 005) sowie ab 1961 ein vierter VT (F.-Nr. 25 628). Alle entstammen der zweiten Lieferserie, deren Fahrzeuge an den Stirnseiten gewölbte Eckfenster aufwiesen und 1,5 Meter länger waren als ihre Vorgänger.

Das nächste Bild erinnert an die im Grenzbereich zwischen Württemberg und Baden im Land des Götz von Berlichingen liegende Jagsttalbahn. Die von der SWEG betriebene, 39 Kilometer lange Strecke verband Möckmühl mit Dörzbach auf 750 Millimetern Spurweite. Der 1941 (F.-Nr. 21 147) von der Wagonfabrik Wismar gebaute Triebwagen mit der Achsfolge (1A)'(A1)' ist 1959 von der Rhein-Sieg-Eisenbahn als Schlepptriebwagen an die Jagst gekommen, denn dort war der Personenverkehr 1950 eingestellt worden. Allerdings ist von 1966 bis 1979 wieder Schülerverkehr durchgeführt worden und ab 1971 lief der Museumsbetrieb, insbesondere an Pfingsten. Güterverkehr gab es bis zur Streckensperrung im Dezember 1988.

Auch die fast 19 Kilometer lange Obere Kochertalbahn von Gaildorf-West nach Untergröningen wurde bis zu ihrer Stilllegung 2005 von der WEG betrieben. Der 1952 (F.-Nr. 23 497) in Esslingen gebaute VT 114 zeigt die alte Stirnfront mit drei Fenstern. Ein alter Bekannter steht neben dem Lokschuppen: der im bereits 36 Jahre früher entstandenen Bild links gezeigte T 06 der WEG. Nun war er in Neuffen beheimatet, denn nach 1993 fuhren im unteren Kochertal keine Züge mehr. □

Dr. Rolf Brüning



Der VT 300 der SWEG lief auf der Jagsttalbahn im Schülerverkehr. Während der Pfingsttage, am 10. Juni 1984, war er als gut besetzter Sonderzug bei Widdern unterwegs.



FOTOS: DR. ROLF BRÜNING

Im Endbahnhof Untergröningen der Oberen Kochertalbahn stehen am 3. Juli 1999 der Esslinger VT 114 sowie der WEG-T 06. Die gezeigten Bahnanlagen sucht man dort heute vergeblich.

www.x-rail.ch

Alpenbahn-Doku

Bilder, technische Daten und Lebensläufe aus der Welt der Schweizer Alpenbahnen.

■ Montreux, Furka und Wengernalp sind klangvolle Namen, die das Herz eines jeden Eisenbahnfans höher schlagen lassen. Ausführlich widmet sich diese Schweizer Seite der Dokumentation dreier ausgewählter Gebirgsbahnen: der Wengernalpbahn, der Montreux–Berner Oberland-Bahn sowie der Dampfbahn Furka-Bergstrecke. Die Auswahl dieser drei Bahngesellschaften mag etwas willkürlich erscheinen, dafür erhält der Leser hier einen umfassenden Einblick in den jeweiligen Fahrzeugpark, Lokomotiv-Lebensläufe samt Fotos sowie Bilder der wichtigsten Bahnstationen nebst einer Liste der wichtigsten Tunnel und Brücken. Wer jetzt noch auf seinen nächsten Besuch in der Schweiz spart, der findet auf dieser schmucken Seite reichlich Material, um sich in gar nicht so ferne Eisenbahnwelten zu träumen.

http://us-modelsof1900.de/

US-Modellbahn

Eisenbahn-Modellbau nach amerikanischem Vorbild im Maßstab 1:87.

■ Schon seit Jahrzehnten gilt Bernhard Schröters Leidenschaft der Eisenbahn. Seine geschmackvoll und übersichtlich gestaltete Internetseite entführt den Besucher in die Welt der amerikanischen Eisenbahn um 1900. Als ambitionierter Modellbahner setzt Schröter seine Liebe zur US-Eisenbahn konsequent im Modell um. Alle Lokomotiven entstehen, ebenso wie Wagen- und Gebäudemodelle, im Eigenbau. Zu jedem Projekt gibt es eine ausführliche Dokumentation. Viele Bilder geben Einblick in die Werkstatt des Erbauers. Auf seiner Seite hält Schröter auch zahlreiche Tipps und Tricks für den vorbildorientierten Modellbahner bereit. Viele Informationen sind auch in englischer Sprache verfügbar.

http://stiftung-ssb.de/



Kulturgeschichte bewahren

Stiftung sächsische Schmalspurbahnen e. V.

■ Nicht zuletzt wegen seiner zahlreich erhaltenen Schmalspurbahnen gilt Sachsen vielen Eisenbahnfreunden als das Bahnparadies schlechthin. Der dauerhaften Erhaltung dieses einmaligen technikgeschichtlichen Erbes widmet sich seit ihrer Gründung im Jahr 2009 die Stiftung sächsische Schmalspurbahnen (SSB). Im Vereinsbesitz befinden sich nicht nur zwei Loks der Gattung IV K, sondern auch die 2009 nach Originalunterlagen neu gebaute I K. Neben dem Erhalt historischer Eisenbahnfahrzeuge ist der Verein auch Stifter des renommierten Claus-Köpcke-Preises und betreibt den Aufbau eines einschlägigen Archivs. Ein gleichermaßen eleganter wie zeitgemäßer Internetauftritt informiert über diese vielfältigen Aktivitäten. Die Vereinsschrift "I K-Report" wird im Netz ebenso angeboten wie eine umfangreiche Mediathek. Die gelungene Seite lässt nicht nur die vielen Projekte des Vereins lebendig werden, sie macht auch Lust, sich selbst zu engagieren.

http://doku-des-alltags.de/

Bundesbahn-Alltag

Impressionen des alltäglichen Bahnbetriebs von den späten 1980er-Jahren bis heute.

■ Alle suchen das Besondere. Das ist bei der Eisenbahnfotografie nicht anders. Neben spektakulären Sonderfahrten geraten Bilder des scheinbar unspektakulären Alltags allzu leicht ins Abseits. Erst angesichts drohender Veränderungen rückt das ehemals Alltägliche wieder in den Blick. Und schon wird das Alte wieder zum Besonderen. Genau dieses Phänomen lässt sich hier erleben. Doku-des-alltags.de präsentiert in zeitgemäßer Form die Ergebnisse zahlreicher Fotostreifzüge. Neben Ausflügen in die 2000er- und die 1970er-Jahre liegt der Schwerpunkt der Arbeit erkennbar auf den 1980er- und 1990er-Jahren in und um München. Doch auch die wichtigsten westdeutschen Regionen sind präsent. Dabei widmet sich der Fotograf und Seitenbetreiber gerade jenen alltäglichen Stimmungsbildern, die heute so besonders wirken. Verschlafene Bahnhöfe an verträumten Nebenbahnen finden sich ebenso wie Ausflüge in die Bahnhofshalle des Münchner Hauptbahnhofs. Die Navigation auf der Seite erfolgt etwas ungewohnt über kachelförmig angeordnete Menüs. Der Besucher wird dann, nach Themen und Regionen sortiert, immer weiter in die Tiefe geführt. Ein Muss für jeden Eisenbahninteressierten und darüber hinaus eine wertvolle Fundgrube für jeden Modellbauer der Epochen IV bis VI.

EIN LAND – ZWEI STAATSBAHNEN

Weitere Extra-Ausgaben vom Eisenbahn-Journal



BLS Lötschbergbahn
Best.-Nr. 701301



Baureihe 103
Best.-Nr. 701302



Rhätische Bahn RhB
Best.-Nr. 701401



DB in den 80ern
Best.-Nr. 701402



DR in den 80ern
Best.-Nr. 701501



Baureihen 44 und 85
Best.-Nr. 701502



Gotthardbahn
Best.-Nr. 701601



E 44
Best.-Nr. 701602

Jede Ausgabe mit 116 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, ca. 150 Abbildungen, inkl. Video-DVD, je € 15,–



Nach dem Fall der Mauer im November 1989 nahm der Verkehr auf den Eisenbahnmagistralen zwischen West und Ost deutlich zu. Mehrere durch die innerdeutsche Grenze unterbrochene Schienenverbindungen wurden wiedereröffnet. In die ereignisreiche Zeit fielen auch der Start des ICE-Verkehrs, die rasante Ausweitung des InterRegio-Netzes und die Einführung von Neigetechnik-Triebzügen in Nordbayern. Dagegen hieß es vom Zuckerrüben-Transport ebenso Abschied zu nehmen wie von gewohnten DR-Baureihenbezeichnungen und den letzten Altbau-Elloks. Das neue EJ-Extra lässt die Epoche zwischen Maueröffnung und Verschmelzung der vormaligen Staatsbahnen DB und DR zur DB AG Revue passieren. Viele erstmals veröffentlichte Fotos dokumentieren eine unglaubliche Vielfalt an Fahrzeugen und Einsätzen, wie sie schon kurze Zeit später der Vergangenheit angehören sollte.

116 Seiten, DIN-A4-Format, Klebebindung, über 150 Abbildungen, inkl. RioGrande-DVD „Arnstadt – die letzte große Dampflokeinsatzstelle" (Laufzeit 58 Minuten)
Best.-Nr. 701701 | € 15,–

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] Eisenbahn JOURNAL

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 08141 / 534810, Fax 08141 / 53481-100, bestellung@vgbahn.de

www.facebook.com/vgbahn

FOTO: KLAUS ECKERT

Wegbereiter für den Einsatz eines Last-Mile-Diesels war Bombardier mit der Traxx 3. Hier als BLS-Tandem vor dem 49025 bei Lavorgo/Gotthard.

Umweltschutz und Unabhängigkeit – für zahlreiche Hersteller gibt es gute Gründe, ganz neue Lok-Typen zu entwickeln.

Dual-Mode



FOTO: SAMMLUNG OED

Innovativ war der Ansatz von Krauss-Maffei bei der EML-700 C. Hier wirkten ein Elektro- und ein Dieselmotor auf ein gemeinsames Voith-Turbogetriebe.

Die Zweikraftlokomotiven, also Elektroloks mit einem zusätzlichen Dieselmotor, waren neben Hybridlokomotiven eines der Hauptthemen auf der „InnoTrans" im September 2016 in Berlin. Das Interesse für solche Maschinen ist groß, da sie die ökologischen und wirtschaftlichen Vorteile des elektrischen Betriebs auf Hauptbahnen mit der Möglichkeit, ohne Lokwechsel auf nicht elektrifizierte Strecken überzugehen, kombinieren. Damit wird der Betrieb deutlich vereinfacht. Gleiches gilt für das Rangieren, die Abholung und die Zustellung von Zügen auf Industrieanschlüssen ohne Oberleitung, der sogenannten letzten Meile („last mile"). Für Letzteres reicht auch ein kleiner dimensionierter Dieselmotor aus. In diesem Fall wird dann von einer Ausrüstung der E-Lok mit einem Zusatz-Dieselmotor, einem Rangierdiesel oder einem Last-Mile-Paket gesprochen. Als Zweikraftlokomotiven im eigentlichen Sinn werden nur solche Loks bezeichnet, bei denen die Leistung des Dieselmotors und die der elektrischen Ausrüstung annähernd im Verhältnis 1:1 stehen.

Neu ist das Konzept jedoch nicht. So lieferte beispielsweise Hanomag zusammen mit den Siemens-Schuckert-Werken (SSW) bereits 1925 zehn, damals als „benzin-elektrisch" bezeichnete Abraumlokomotiven nach Südwestafrika. Diese 17,5 Meter langen und 68 Tonnen schweren Maschinen mit der Achsfolge Bo'Bo' und einer Spurweite von 600 Millimetern besaßen eine Dauerleistung von 110 kW. Die Antriebsmotoren erhielten den Strom entweder von der Oberleitung mit 500 V-Gleichspannung oder durch einen Gleichstrom-Nebenschluss-Generator mit ebenfalls 500 V, der durch einen Verbrennungsmotor mit 500 U/min angetrieben wurde. Eine dieser äußerlich der E 94 ähnlichen Lokomotiven war 1925 auf der Deutschen Verkehrsausstellung in München zu sehen.

Noch einen Schritt weiter ging 1929 die St. Louis Car Company in den USA: Sie baute Dreikraftlokomotiven. Diese Bo'Bo'-Lokomotiven konnten rein elektrisch, diesel-elektrisch oder mit Batterie betrieben werden. Die Umschaltung war während der Fahrt möglich. Zwei der drei gebauten Loks standen bis 1956 im Betrieb. Ein ähnliches Konzept verfolgte General Electric 1930 mit seinen 45 Bo'Bo'-Zwei- und Dreikraftlokomotiven mit 300 PS (221 kW), wobei die Traktionsmotoren grundsätzlich aus der Batterie versorgt wurden; der vom Dieselmotor angetriebene Generator und die Stromschiene speisten ausschließlich die Batterie.


FOTO: MARCUS HENSCHEL

13 Loks der Bauart ED erhielten ab 1991 Motoren mit 375 kW statt 220 kW. Erkennbar sind diese Maschinen der EH (Einsenbahn und Häfen) am deutlich vergrößerten Vorbau.

Der Big Apple erfordert spezielle Lokomotiven

1956 folgte, ebenfalls in den USA, die FL9 von EMD (Electro-Motive Divison), die auf der bekannten FP9 desselben Herstellers basierte. Diese Baureihe mit der ausgefallenen Achsfolge Bo'(A1A)' wurde für die New Haven Railroad entwickelt und war für den Verkehr in und um New York vorgesehen, da dort auf den unterirdischen Strecken keine Diesellokomotiven erlaubt waren. Die Stromabnahme erfolgte über eine seitliche Stromschiene. Insgesamt baute EMD 60 FL9, von denen etliche bis Anfang des 21. Jahrhunderts im Einsatz standen.

Vorreiter bei der Entwicklung in Deutschland war der Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen (EH) in Duisburg. Hier suchte man Loks, die sowohl schwere Züge auf dem elektrischen Streckennetz der EH ziehen als auch Rangieraufgaben in den nicht überspannten Bereichen des Werks übernehmen konnten. 1955 lieferte die Firma Jung drei Prototypen. Die 80 Tonnen schweren Maschinen der Achsfolge Bo'Bo' erbrachten unter Oberleitung eine Leistung von 592 kW und bei Dieselbetrieb ursprünglich eine Leistung von 126 kW. Insgesamt wurden



FOTO: ROGER PUTA, SLG. MARTY BERNARD

NH 2007 wurde 1957 für die New Haven Railroad gebaut und war fast 50 Jahre lang im Einsatz vor Reise- und Nahverkehrszügen an der amerikanischen Ostküste. Am 24. August 1968 hat sie Train 173, „The Senator", in New London, Connecticut, am Haken.



Auf der Berninabahn verkehren die beiden Gem 4/4 der RhB zumeist in Mehrfachtraktion mit Triebwagen. Hier wartet Lok 802 am 15. August 1986 auf ihre Abfahrt aus Ospizio Bernina.

bis 1971 von Jung 56 Serienlokomotiven geliefert. EH stellte die letzte Lok der ED-Bauart erst 2013 ab.

Die wohl bekanntesten Zweikraftlokomotiven in Europa sind die 1968 in Betrieb genommenen Gem 4/4 der Rhätischen Bahn (RhB) für den Einsatz auf der Berninabahn sowie für den Bauzug- und Schneeräumdienst im gesamten Streckennetz. Die beiden Loks waren anfänglich mit zwei jeweils 485 kW leistenden Dieselmotoren mit Gleichstrom-Generatoren ausgerüstet, später erhöhte man bei einem Umbau die Leistung auf insgesamt 1418 kW. Im elektrischen Betrieb sind 680 kW verfügbar.

Waren die frühen Zweikraftlokomotiven in der Leistung doch beschränkt, so kamen ab der Jahrhundertwende deutlich stärkere Maschinen zum Einsatz, wie beispielsweise die 60 Tonnen schweren Bo'Bo'-Meterspurloks der Baureihe 1900 der spanischen FEVE. Zwischen 2002 und 2004 wurden insgesamt 17 Stück in Betrieb genommen. Sie leisten 1130 kW im Dieselbetrieb und 1500 kW im Oberleitungsbetrieb.

Viele Neuentwicklungen in den letzten Jahren

Ebenfalls aus Spanien stammen die von CAF (Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles) 2009 gelieferten neun Lokomotiven der Bauart Bitrac-CC 3600, die ursprünglich an den spanischen Frachtbetreiber FESUR gehen sollten, der aber nie den Betrieb aufnahm. So gelangten 2016 sechs Loks zur Comsa. Die Leistung der beiden MTU-Motoren beträgt zusammen 3600 kW. Davon stehen 2900 kW für die Traktion zur Verfügung, im elektrischen Betrieb sind es 4450 kW.

Ein Meilenstein war die Lieferung von 55 Loks des Typs ALP-45DP durch Bombardier an die New Jersey Transit (NJT) in den USA und die Agence Métropolitaine de Transport (AMT) in Montreal/Kanada für den Einsatz vor Wendezügen im durchgehenden Mischbetrieb. Die 21,8 Meter langen und 130,6 Tonnen schweren Loks leisten im Dieselbetrieb mit zwei Caterpillar-Motoren 3134 kW und im elektrischen Betrieb 4000 kW.

Danach ging es Schlag auf Schlag, wobei manche Fahrzeuge gar keine echten Zweikraftlokomotiven sind, sondern über einen Last-Mile-Diesel verfügen. So stellte Bombardier 2011 seine Traxx 3 mit Zusatz-Dieselmotor vor, der 180 kW leistet. Siemens präsentierte den Vectron mit Rangierdiesel, ebenfalls mit 180 kW, und PESA glänzte auf der InnoTrans 2014 mit der Gama-111 Ed „Marathon", die bei einer elektrischen Leistung von 5600 kW einen Last-Mile-Diesel mit bis zu 420 kW anbietet. Eine noch höhere Leistung besitzt der sechsachsige „Dragon" von Newag mit seinem 520 kW starken Diesel.

Stadler Rail bietet mit seiner Eurodual eine vollständige Familie von Zweikraft- beziehungsweise Last-Mile-Lokomotiven an. Die britische Gesellschaft Beacon Rail Leasing Limited (BRLL) hat zehn Lokomoti-



Eine Bitrac-CC 3600 des spanischen Herstellers CAF im Einsatz für Comsa unter Fahrleitung ...



... und mit Dieselantrieb. Ursprünglich waren die Lokomotiven von FESUR bestellt worden, gingen dort aber nie in Betrieb.



Die Vectrons für die finnische VR haben zwei Rangierdieselmodule an Bord und verfügen daher über eine Last-Mile-Leistung von 360 kW.



Bald wird die erste Stadler-Eurodual, die in Spanien im ehemaligen Vossloh-Werk gebaut wird, hierzulande anzutreffen sein.

ven des vierachsigen Typs als Class 88 für den Einsatz im Personen- und Güterverkehr unter 25 kV bestellt. Rein elektrisch betrieben leisten diese Fahrzeuge 4000 kW, mit Dieselantrieb 708 kW.

Die sechsachsige Variante der Eurodual leistet bis zu 7000 kW im rein elektrischen Betrieb und bis zu 3000 kW mit Dieselantrieb. Ein Baumuster befindet sich seit November 2016 in der statischen Inbetriebsetzung. Auch in Deutschland wird dieser Typ unterwegs sein: Die Havelländische Eisenbahn (HVLE) hat im März 2017 zehn Exemplare für den Einsatz unter 15 und 25 kV Wechselstrom bei Stadler bestellt.

Sollte die Entwicklung der Zweikraftlokomotiven in dieser Geschwindigkeit weitergehen, werden noch viele interessante Konstruktionen entstehen, denn auch andere Hersteller werden entsprechende Loks entwickeln. So arbeiten Alstom und Gmeinder bereits an ihren Lösungen. □

Richard Oed/al



Der polnische Lokomotiv-Hersteller Newag war auf der „InnoTrans" mit einer Last-Mile-Lok für Freightliner vertreten.



111Ed-001 aus der Gama-Familie des polnischen Herstellers PESA ist am 11. Juni 2015 in der Nähe von Poznan unterwegs. Sie trägt aufgrund ihrer Reichweite von 42 Kilometern unter Volllast ohne Oberleitung den Beinamen „Marathon".

Der richtige Weg

Reinhold Bachmann: Über Weichensignale. Eigenverlag, Hof 2015. 384 Seiten, 160 Fotos, 100 technische Zeichnungen; Preis: 69 Euro. Bezug nur über reinhold-bachmann.de



Sage und schreibe 384 Seiten über Weichensignale. Welch eine verrückte Idee! Aber sie funktioniert. Vor allem die grafische Gestaltung dieses Werkes ist unter Eisenbahnbüchern wohl einzigartig. Die Auswahl der gedruckten Fotos und Zeichnungen, ihre Platzierung und der gesamte Satz sind phänomenal gut und verleihen dem Buch eine außerordentliche Wertigkeit. Aber in diesem Mammutwerk bestimmt nicht nur der Schein das Sein. Denn der textliche Inhalt steht der äußeren Gestaltung in nichts nach. In 31 Kapiteln wird die Geschichte dieser vermeintlichen Kleinigkeit des Bahnbetriebs, von den allerersten Anfängen, dem Länderbahn-Vielerlei, jede Länderbahn besaß eigene Weichensignal-Formen, bis hin zur heutigen Vereinheitlichung, ausführlichst dargestellt. Vor allem in der Frühzeit der Eisenbahn, als Weichen noch nicht vom Stellwerk aus bedient wurden, hatten Weichensignale eine beondere Bedeutung für die Lokmannschaften und die gesamte Sicherheit des Eisenbahnbetriebs. Dieses beeindruckende Werk ist nur direkt zu beziehen: mail@reinhold-bachmann.de oder Reinhold Bachmann, Postfach 1313, 95012 Hof, Tel.: 09281/18326. *al*

***Fazit:** Ein einzigartiges und vorbildreiches Buch*

Ostsee-Flair

Heiko Bergmann, Matthias Hengst: Eisenbahnen zwischen Rostock und Stralsund. Küsten-Regionalverlag, Ueckermünde 2016. ISBN: 978-3-943761-14-6, 168 Seiten, 193 SW- und 241 Farbfotos; Preis: 36,90 Euro

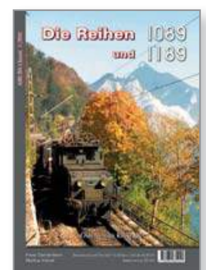


Bücher über die Bahnen an der deutschen Ostseeküste sind Mangelware. Nun gibt es eine liebevoll verfasste Darstellung über alle jemals existierenden Strecken zwischen Rostock und Stralsund. Die Autoren stellen einerseits alle öffentlichen Haupt- und Nebenstrecken, andererseits auch die Hafenbahnen sowie die schmalspurige Rübenbahn in Tessin vor. Den Bw Rostock und Stralsund sind eigene Kapitel gewidmet. Die Texte beschreiben die Entwicklung der Eisenbahnen von den Anfängen bis zur Gegenwart. Das reich illustrierte Buch besticht durch sauberen Druck mit brillanten Lithos. Neben Aufnahmen bereichern Fahrplanausschnitte und sauber gezeichnete Gleispläne die Illustrationen und tragen zur Auflockerung bei. *am*

***Fazit:** Liebevolle Fleißarbeit mit kompetenten Texten*

Das österreichische Krokodil

Franz Gemeinböck, Markus Inderst: Die Reihen 1089 und 1189; KIRUBA-Verlag 2017. ISBN 978-3-945631-03-4, 100 Seiten, 146 Farb- und SW-Abbildungen; Preis: 12,50 Euro



Die Reihe „KIRUBA Classik" portraitierte bereits etliche Klassiker der österreichischen Lokomotiv-Geschichte. Der 1020, 1042 und 1044 folgen nun die urigen Stangen-E-Loks der Reihen 1089/1189. Nach dem Erscheinen der Schweizer Ce 6/8, dem Vorbild aller Krokodile, suchte auch die Staatsbahn in Österreich nach einer Lösung für die Traktionsprobleme auf den elektrifizierten Rampenstrecken, insbesondere auf der Arlberg-Linie. Die im Vergleich zur Schweizer Maschine vereinfachte Konstruktion bewährte sich ab 1923 sehr gut, die letzten Loks wurden erst 1979 abgestellt. Die spannende Entwicklungsgeschichte, alle technischen Details und der Einsatz werden umfassend beschrieben und hochwertig illustriert. *abp*

***Fazit:** Anregendes Portrait der früheren Gebirgs-Schnellzuglok*

Privatbahn-Pioniere

Andreas Christopher, Walter Söhnlein: Geschichte und Bahnen der Aktiengesellschaft für Verkehrswesen, Band 1: Geschichte und Bahnen im Osten; ArGe Drehscheibe e.V. 2017. ISBN 978-3-929082-35-7, 256 Seiten, 400 SW-Abbildungen; Preis: 29,50 Euro



Über Jahrzehnte prägte die 1901 gegründete Aktiengesellschaft für Verkehrswesen (AGV) als Dachgesellschaft zahlreicher Kleinbahnen den Nebenbahnbetrieb zwischen Württemberg und Preußen. Der Geschichte der AGV, die bis zu Namen wie Connex und transdev reicht, widmet sich nun eine Publikation der Arbeitsgemeinschaft Drehscheibe e.V. Der erste Teil der auf zwei Bände ausgerichteten Dokumentation behandelt die Aktivitäten der AGV im Osten. Einzelne Kapitel sind der historischen Entwicklung, der Verwaltungsorganisation, den Bahnanlagen sowie den Fahrzeugen der AGV-Kleinbahnen gewidmet. Im Anschluss dokumentieren mehrere Kapitel äußerst umfangreich die einzelnen Strecken. Auf rund 150 Seiten finden sich ausführliche Erläuterungen der baulichen und betrieblichen Charakteristika, ergänzt durch viele Fotos, zahlreiche Zeichnungen, Tabellen und Originaldokumente. Der beeindruckende Materialreichtum des Bandes geht allerdings zu Lasten der Übersichtlichkeit. Die Autoren beleuchten mit ihrer anspruchsvollen Arbeit ein spannendes und wenig präsentes Kapitel deutscher Eisenbahngeschichte. Nur die Grundlagen sollte man sich anderswo erarbeiten. *ke*

***Fazit:** Standardwerk für Privatbahnforscher*

MINI-MARKT – VERKAUFEN
BÖRSEN – TAUSCHEN
MÄRKTE – SUCHEN



VERKÄUFE
Dies + Das

Verkaufe Ersatzteile Piko H0, N sowie TT. Bitte Liste anfordern: Petra Wawrzyniak, Straße der Einheit 4, 04420 Markranstadt-Kulkwitz. Tel.: 034205/423077.

DR-Lokschilder: V 100 029, 112 109-4, 112 675-4, 112 705-9. Suche: 112 525-1, 112 537-6, Tausch möglich. Tel. ab 18 Uhr: 0152/58418221.

E 50 Handarbeitsmodell im Maßstab 1:10 – gebaut von der Krupp-Lehrwerkstatt im Jahre 1959. Standmodell. Interessenten kann ich Fotos zusenden. K. Kreußel, Rosensteinstr. 113, 70191 Stuttgart.

Verkaufe Modulanlage Spur 0e. Größe 540 x 240 cm, 10 Teile. Voll gestaltet. Preis VB. Tel.: 0170/2959747 oder manfred-lgb@t-online.de.

Digitalumbau, Sound-Einbau ab € 35,– und Reparaturen. H.-B. Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel.: 02151/362797 (Mo.–Fr. von 15–18.30 Uhr).

TLS: www.Erlebniswelt-Modellbahn-Rhein-Main.de. Individuelle Programmierung von privaten Modellbahnanlagen, – digitale Schauanlage, – Lokumbauten. Tel.: 06150/84593.

Verkaufe aus Platzgründen meine aus zwei Teilen bestehende Anlage und zwar ein Dampflok Bw mit funktionsfähiger Drehscheibe, sämtl. Behandlungsanlagen, sämtliche Eisenbahnwohngebäude, sämtl. Bw-Verwaltungsgebäude, alles aus Epoche 1/2. Gerhard Hollrotter, Gebelestr. 22a, 81679 München. Tel.: 089/987128.

VERKÄUFE
Fahrzeuge 0, I, II

LGB-Loks, Waggons und Zubehör abzugeben. Liste anfordern unter Tel.: 0201/697400, Fax: 0201/606948 oder hermann.goebels@t-online.de.

Verkaufe Magnus/Höhne Lok 99222 Spur 2m, VB € 3.000,–, hat Sound, Triebwerksbeleuchtung, kaum gelaufen. d.kunen@web.de.

Lenz 40131 BR 221 rot € 495; 40133 V 100 € 495; 40151-1 BR 323 € 335; 41220-02 Umbauw. € 240; 42210-2 G 10 € 75 u.a. Kiss 420008 BR 132 € 595; 460003 SSym 46 € 80. Brawa 37107 € 75; 37155 € 80 u.a. Liste von karl-heinz.raidt@gmx.de.

LGB-Startpackung 20601 Batteriebahn von 1973 mit 2 Dampf- + 1 Diesellok 209, 12 Wg. u.a. Nr. 3041, 4021, 4032, 4043, 4045, 4047, 4040 + Grubenwg., 26 gebog., 7 gerade Gleise, 3 Handweichen, Prellbock, meist OK. € 330,– + Porto. Tel.: 0911/806517.

Großes Angebot an Spur 0 von ETS, Paya, Buco. Schienen von Lenz, ETS, Lionel, zum Großteil neu. Diverse Bahnhöfe, Signale, viel Zubehör. Außerdem Loks, Waggons in Fine-Scale (Fulgurex, SMF, Spring u.a.). Tel.: 07042/22985.

Verk. LGB, Dampfloks, Wagen, Zubehör, alles neuwertig, bitte Liste anfordern. E-Mail: juergen.fankhaenel@t-online.de. Verk. Preis = Neupreis minus 40%. Digitale Ausführung. Tel.: 037291/61542.

Kleinanzeigencoupon zum Ausdrucken im Internet unter https://shop.vgbahn.info/vgbahn/service/kleinanzeigen/bestellcoupon.html

VERKÄUFE

Fahrzeuge H0, H0e, H0m

www.Modellbahnen-Berlin.de

www.modellbahn-am-dorfplatz.de

Biete HAG Schweizer D-Zugwagen Typ EW 1: 3x Nr. 429 1./2. Kl. der Bodensee-Toggenburg-Bahn. Preis je Wagen € 30,–. W. Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. 0421/470218 (ab 18 Uhr).

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

Private Sammlungsauflösung H0 2-Leiter orig. verpackt u.a. Roco, Piko, Liliput, Gützold, Fleischmann. Bitte die Bestandsliste frei anfordern. Tel.: 0351/6538007, E-Mail: kledermann@gmx.de.

www.mbs-dd.com

Roco 64210 Steuerwagen Wittenberger, neu, OVP, Vitrinenmodell € 199,–. Fleischmann H0-Steuerwagen Karlsruhe, mit Decoder + Licht, gebraucht, Topzustand, rot € 149,–. Tel.: 033765/80162.

Verkaufe: Brawa 40266 BR 15001 für € 285,–; Märklin Big Boy Insider Modell in Holzkasten 34990 für € 580,–. Beide Loks sind neu in OVP und mit allen Unterlagen. Tel.: 06055/8820043.

www.Modellbau-Gloeckner.de

www.modellbahnritzer.de

www.zuz-modellbahn.com

Privater Modellbahnverkauf: Loks, Schienen, Waggons, Sondermodelle, Raritäten, Gebäude, Zubehör, Dekomaterial, alles für H0. Fast alles neu, Bilder, Infos und Kontakt unter **www.modellbahn-verkauf.de** oder Tel.: 02932/33884.

www.modelltechnik-ziegler.de

Von Privat an Privat: Fleischm., Roco, Epoche II, III, IV, Diesel- u. E-Loks sowie Personen- u. Güterwagen, zwei Wendel mit Gewindstangen und sehr viel Zubehör. Alles digital. ESU Comander 50200, Lenz Module u. LS100 und vieles mehr. Tel.: 0172/2819081.

www.modelltom.com

Fleischmann: 4369AC BR 132 € 65,–; 1343AC Re 4/4 € 95,–; 4124DC BR 53773 € 35,–; 1316DC BR 70 € 30,–; 4028DC BR 80 „Carl" € 45,–. Tel.: 02454/6350.

www.carocar.com

us-brass Messingmodelle
Santa Fe 2-10-4 von PFM € 590,–
UP Challenger von Key € 590,–
UP Big Boy von Tenshodo € 990,–
DRG 06 001 von Lemaco € 1200,–
Tel.: 07181/75131
contact@us-brass.com

www.lokraritaetenstuebchen.de

www.modellbahn-apitz.de
info@modellbahn-apitz.de

H0 Sammlungsauflösung, nicht gelaufen, alles sauber, staubfrei verpackt, Lok, Wag., Gebäud., Zubehör, komplett an Liebhaber abzugeben. Fischer, Tel.: 0171/7235995.

www.moba-tech.de

www.modelleisenbahn.com

Verkaufe: Trix 22428 DCC neu, BR 132 DR Epoche IV (Ludmilla), Trix 22918 DCC neu, BR 218 DB Epoche VI. Tel.: 06535/7049, allidenzer@web.de.

www.augsburger-lokschuppen.de

Fleischm.: DB D1220 € 120,–; DB BR 552781 € 80,– DR 24074 € 75,–; DB BR 003160-9 € 100,–; DB BR 218306-9 € 40,–; DB BR 120103-7 € 45,–; DR BR 89 € 30,–. Märkl.: BR 18.1 Klasse C € 135,–; PEMC0 US BR G.G. 1 NO 3304 € 50,–. 02351/14827.

www.d-i-e-t-z.de

www.jbmodellbahnservice.de

Verkaufe Roco: BR 182029 „C" grün, neu, OK € 220; BR 501815 DR, neu, OK € 230; BR 116019 Ellok, neu € 95. Liliput: BR 91604, neu, OK € 95; BR 78134, neu € 95; BR 383832, neu € 75. Piko: E-Triebwg. 50 Jahre silber. Tel.: 0385/5559076.

www.modellbahnshop-remscheid.de

www.suchundfind-stuttgart.de

Biete Flm. Schweizer D-Zugwg.: 2x 5136 1./2. Kl. Süd-Ost-Bahn; 4x 5137 2. Kl. Süd-Ost-Bahn; 2x 5138 1./2. Kl. SBB; 4x 5139 2. Kl. SBB; 1x 5130 Gepäckwg. SBB. Preis je Wag. € 25,–. W. Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. 0421/470218 (ab 18 Uhr).

www.koelner-modell-manufaktur.de

www.puerner.de

Verk. 4 Märkl. H0 Loks digital, 9 Waggons, 10 K-Weichen m. Antr., 100 K-Gleisstücke neuwert., 7 Viessm.-Formsign., 1 Trafo originalverp., Sommerfeldt-Oberleitung. 0043/678/1224645 o. 0043/5238/93606, robert.lagger@chello.at.

www.menzels-lokschuppen.de

www.modellbahn-leisnig.de

www.modellbahn-pietsch.com

Märklin 3390 BR 011 € 85,–; 30322 BR 81001 € 45,–; 3029 BR 89 € 25,–. Fleischm. 1139 BR 39 AC € 85,–; 4124 BR 53 € 35,–. Hruska 108/831 BR 84 € 55,–. Tel.: 2454/6350.

Fleischmann-Anlage, 50 Jahre alt, guter Zustand, Loks, Wagen, Kranzug, Zubehör, Trafos, Schienen etc., Trix-Express, 1530, Adler, Schuco, Disneyland-Einschienenbahn, 6333, Faller-Autobahn. 2 Lkw, 2 Pkw, Zubeh., dazu 80 Faller-Häuser, Bahnhöfe, Firmen, Mühle, Wohnhäuser, Tanus, etc., z.T. Originalkartons an Sammler, Preis VB. Freue mich über Anruf, Liste per E-Mail. Mobil 0171/4737688.

VERKÄUFE
Fahrzeuge TT, N, Z

Verkaufe Arnold: BR 05003, neu, OK Tender 5x € 185; BR 95334, neu, OK € 135; ÖBB Ellok BR 1044 501, neu, OK € 78. Fleischmann: BR 39204, neu, OK € 135; BR 78017 neu, OK € 95. Minitrix: Glaskasten, OK, neu € 155. Tel.: 0385/5559076.

VERKÄUFE
Zubehör alle Baugrößen

Brückenvielfalt von Spur Z bis Spur 1
www.hack-bruecken.de

www.modellbahnservice-dr.de

VERKÄUFE
Literatur, Video, DVD

An Selbstabholer kostenlos abzugeben: ca. 650 Modellbahnzeitschriften in neuwertigem Zustand, größtenteils kpl. Jahrgänge, 1980–2008; ca. 65 Eisenbahn-Kataloge 1965–2004. Tel.: 06535/7049, allidenzer@web.de.

Biete Zeitschrift „Der Modelleisenbahner" von 1952 bis 1991 Einzelhefte. Tel.: 0177/6864284.

Neu: Benelux Rail 1970–1980 von Marcel Vleugels. 304 S., 368 Fotos, Landkarte Luxemburg, € 34,00. Im Buchladen oder www.nijverepublishers.nl.

Märklin-Magazin Jahrgänge 1983–2004 in Sammelmappen und Jahrg. 2005–2015 lose. Preis € 120,–. Nur Abholung in Bodelshausen. ER-Video-Express Nr. 71–136 zum Preis von € 120,–. karl-heinz.raidt@gmx.de.

Märklin-Freunde sind informiert!
KOLL'S PREISKATALOG
MÄRKLIN 00/H0
www.koll-verlag.de
Tel.: 06172/302456

Verkaufe „Modelleisenbahner" Jahrg. 01/2002 bis 12/2016. Bei Interesse bitte melden unter Tel.: 05222/22715 (ab 18 Uhr).

Verk. Modelleisenbahner Jahrg. 1994–2016 komplett für € 250,–. tilo.hirsch@t-online.de oder Tel.: 035265/56078.

Modelleisenbahner 1957–1966 und 1979–2017 komplett Selbstabholung nur € 99,–; Bücher Mügeln–Döbeln € 28,–, Mulda–Sayda € 29,–, Riesa–Nossen € 35,–. peter.wunderwald@gmx.de. Wunderwald, Steinbuschstr. 30, 01683 Nossen. 0177/3215629.

Originale von 1845 (!) bis 1990: Verkaufe deutsche Kursbücher, Fahrpläne, Fahrkarten und Übersichtskarten. Privatsammlung von Eisenbahnfan. Kostenlose Liste per Post/E-Mail/Tel/SMS anfordern bei: Christoph Gottschalk, Burgstr. 26, 03046 Cottbus, cgott@gmx.de, Tel.: 0041/763366090 (Schweizer Handy, da wochentags als Pendler auswärts arbeitend). Faire Preise, nur Originale und gratis Versand.

Verkaufe Eisenbahn-Journale der Jahrgänge 1997 bis 2012 (vollständig). Vor 1999, zurück bis 1982, größtenteils unvollständig. Nur komplett und Selbstabholung, Preis VHS. Sie erreichen mich unter 0151/14303599.

Sammlungsauflösung: Umständehalber muss ich meine große Sammlung an Eisenbahnbücher (neue und antiquarische), Kursbücher vieler Länder (ungebrauchte Exemplare wie auch alte gebrauchte Sammlerstücke), Eisenbahnkarten/-atlanten, Eisenbahnzeitschriften, Bahnfotoserien, Bahnreiseführer usw. auflösen. Viel Rares! Verlangen Sie meine Listen. Egon Minikus, Hinterwies 2, CH-9042 Speicher, Tel.: 0041/793192151, egon.minikus@bluewin.ch.

www.bahnundbuch.de

VERKÄUFE
Fotos + Bilder

www.lokbilder.de – Fotoabzüge ab 1953

GESUCHE
Dies + Das

Wir suchen ständig Modelleisenbahnen aller Spurweiten zum Ankauf. Selbstabholung bundesweit und benachbartes Ausland. Angebote bitte an Uwe Quiring Tel.: 05544/912031 oder 0170/2229810, uwe-quiring@t-online.de.

Suche eine Fachkraft, die mir DCC-Decoder in meine Weinert H0m-Lokomotiven einbauen kann, mit Licht vorn und hinten in den Laternen. E-Mail: juespri@t-online.de.

Ankauf Modelleisenbahn u. Blechspielzeug bundesweit. Alle Spuren, auch 0 u. 1. Markus Henning, Tel.: 07146/2840182, henning@modelleisenbahn-ankauf.com. Gerne Märklin, Fleischmann, Roco, Trix, LGB etc.

Suche zwecks Informationsaustausch Sammler/Kenner der Großmodelle (1:20) der Firma Sieck Modellbau. Diese Loks standen früher in Fahrkartenausgaben in Bahnhöfen und Reisebüros. Bin für alle Informationen dankbar. Rückmeldungen bitte an E-Mail: annedetlefgerth@aol.com

Diskrete und persönliche Abwicklung von Sammlungsauflösungen und -reduzierungen von Modelleisenbahnen aller Spurweiten von Märklin Spur Z über H0 bis hin zu Märklin 1, wie auch HAG-Modellbahnen. Ich freue mich auf Ihre Kontaktaufnahme. Jörg Buschmann, München, Tel.: 089/85466877, mobil 0172/8234475, modellbahn@bayern-mail.de.

Suche Spur-S Artikel der Firma Bub. Loks, Wagen und Zubehör. Angebote an hvo@gmx.com.

Mehr als 600 Titel direkt verfügbar!
Besuchen Sie den VGB-Shop,
Am Fohlenhof 9,
82256 Fürstenfeldbruck
www.vgbahn.de

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel.: 030/95994609 oder 0179/5911948.

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, grosse und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Märklin, Fleischmann, Trix, Arnold, LGB. Freue mich über jedes Angebot, freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel.: 07237/329048, mobil 0176/26733931, E-Mail: MU21gmx.de.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni.s@arcor.de.

GESUCHE
Fahrzeuge 0, I, II

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen und Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Tel.: 06223/49413 oder E-Mail: Dr.Thomas.Koch@t-online.de.

Suche für Spur 0 eine rechte und linke Weiche von Stadtilm. Tel.: 03491/662695.

Suche Spur-I-Anlagen, gerne mit viel Zubehör sowie hochwertige Sammlungen z.B. Märklin, Hübner, Kiss, KM I etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Suche Spur-1- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Suche LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

LGB, auch ganze Sammlung oder Anlage sowie Echtdampfmodelle von privatem Modellbahner bei fairer Bezahlung gesucht. Ich freue mich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

GESUCHE
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Suche Roco 63056 BR ET85/ES85 DB, nur neuwertige Ware anbieten. Tel.: 07258/7303 (abends).

Suche und verkaufe:
us-brass
Messingmodelle USA
hochwertige Einzelstücke
und komplette Sammlungen
Tel.: 07181/75131
contact@us-brass.com

Suche umfangreiche Sammlungen aller Spurgrößen und Hersteller. Bundesweite persönliche Abholung inkl. Barzahlung. Fabian Rauch 0160/3833340, fama.rauch@gmail.com.

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel.: 03379/446336 (AB), Mail: zschoche.nic@freenet.de – Danke.

Suche H0 2-Leiter-Anlagen sowie hochwertige Roco-, Fleischmann-, Liliput-, Trix-Sammlung, gerne auch ÖBB, SBB, SJ, DSB Modelle. Tel./ Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/ 11661343.

Ihre Sammlung in gute Hände. Suche europaweit hochwertige Modellbahn-Sammlungen jeder Größenordnung. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter, seriöser Abwicklung. Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831, info@gebrauchtemodellbahn.de, www.gebrauchtemodellbahn.de.

Ankauf von Modelleisenbahnen aller Spurweiten, auch große Sammlungen, ganze Anlagen oder Nachlässe. Abbau auch möglich! Zahle Höchstpreise. Seriöse Abwicklung, Barzahlung ist selbstverständlich. Tel.: 097011313, Fax: 097019079714.

Sammler sucht Märklin H0. Loks, Triebwagen, Zugpackungen sowie Personen- und Güterwagen. Märklin 4 M for Militär-Artikel. Ihr Angebot an: 0171/3184584.

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel.: 07021/959601, Fax: 07021/959603, E-Mail: albue@t-online.de.

Märklin-Eisenbahn Spur H0 + 0 gesucht. Tel.: 07156/34787.

Ankauf von Modellbahnen Spur Z–H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel./Fax: 02841/80352.

Suche Kleinserienmodelle in 2-Leiter, z.B. Micro-Metakit, Lemaco, Fulgurex, Bavaria, Fuchs, Schnabel, Trix, Fine-Art etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Märklin Liebhaber und Sammler sucht große Sammlung, analog oder digital, gerne mit Karton, Exportmodelle erwünscht und bevorzugt, zahle vereinzelt bis zu 80% vom Koll. Wohne in Krefeld. Tel.: 02151/3513223. Bin freundlich und seriös und kein Weg ist mir zu weit, zahle selbstverständlich bar.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Besuchen Sie uns im Internet unter:
www.LokschuppenHagenHaspe.de

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni ni.s@arcor.de.

Modelleisenbahn zu kaufen gesucht. Wir suchen Sammlungen und Dachbodenfunde. Gerne größere Anlagen u. Sammlungen aller Spurweiten. Wir bewerten auch Ihre Anlage. Tel.: 0163/5005818.

Kleinanzeigencoupon anfordern unter Tel.: 08141/53481152.

Ankauf - Verkauf - Neuware
WWW.MICHAS-BAHNHOF.DE
N-Spur Sonderangebote u. v. m.

Modelleisenbahn gesucht. Märklin, Fleischmann, Roco, Trix, Rivarossi, Piko, LGB. Komplette Sammlungen, aber auch aufgebaute Anlagen. Baue auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Tel.: 0211/4939315.

www.vgbahn.de

Suche Märklin H0-Sammlungen und Anlagen, gerne große Digitalanlagen mit viel Rollmaterial, bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung (auch Abbau) bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, CH und A. Tel.: 04171/692928 oder 0160/96691647, E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de.

Ihr Spezialist für individuelle Modellbahnbeschriftung
www.mb-tt.de
Modellbauteam Börner
Badstr. 10 • 06618 Naumburg
Tel.: 03445/2519585
mb-tt@online.de
• Nassschiebebilder in UV-Technik der Spurweiten N, TT und H0
• Wunschbeschriftungen aller Spurweiten und Epochen
www.mb-tt.de

elriwa®

Ihr Fachhandel mit Werkstatt für Modelleisenbahnen und Zubehör

Elektronik Richter

Radeberger Straße 32 . 01454 Feldschlößchen . Tel. 03528 / 44 12 57 . info@elriwa.de

Ladengeschäft . Werkstatt . Online-Shop



Aktion 39,90 € *UVP* 59,90 € (Preis pro Wagen)*



ESU 36116 Eilzugwagen G36, B4üe244, DR, Ep.IV – Bhe 27-14586 / **ESU 36117** Eilzugwagen G36, B4üe244, DR, Ep.IV – Bhe 27-14589
ESU 36118 Eilzugwagen G36, B4üe244, DR, Ep.IV – Bhe 27-14593 / **ESU 36119** Eilzugwagen G37, AB4üe, DR, Ep.IV – ABühe 37-14672

Aktion 39,90 € *UVP* 59,90 € (Preis pro Wagen)*



ESU 36120 Eilzugwagen G36, B4ü, DR, Ep.III – B4ümpe, 245-206 / **ESU 36121** Eilzugwagen G36, B4ü, DR, Ep.III – B4ümpe, 245-312
ESU 36122 Eilzugwagen G36, B4ü, DR, Ep.III – B4ümpe, 245-304 / **ESU 36123** Eilzugwagen G37, AB4ü, DR, Ep.III – AB4ümpe, 245-105

** Unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers*

Unsere H0-Aktionen für Sie!



Besuchen Sie uns in unserem neuen Ladengeschäft
oder auf www.facebook.com/elriwa.

www.elriwa.de

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Ihre Sammlung in gute Hände. Micro-Metakit, Fulgurex, Lemaco, Trix Fine Art, Metrop, Fuchs, Günther, Dingler oder Weinert. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter, seriöser Abwicklung. Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831, info@gebrauchtemodellbahn.de, www.gebrauchtemodellbahn.de.

Suche Spur N: Pkw, Kleintransporter, Lkw, Bus, beleuchtet, von Busch oder anderen Herstellern. Holger Vetters, Bäckergasse 11, 99425 Weimar.

Ihre Sammlung in gute Hände. Suche europaweit hochwertige Modellbahn-Sammlungen jeder Größenordnung. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter, seriöser Abwicklung. Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831, info@gebrauchtemodellbahn.de, www.gebrauchtemodellbahn.de.

GESUCHE
Fahrzeuge TT, N, Z

Suche umfangreiche Sammlungen aller Spurgrößen und Hersteller. Bundesweite persönliche Abholung inkl. Barzahlung. Fabian Rauch 0160/3833340, fama.rauch@gmail.com.

Suche alle Spuren sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Suche Spur N-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

TT, N, Z, auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung gesucht. Privater Modellbahner freut sich auf Ihre Angebote. Tel.: 0341/4613285.

Spur N: Gepflegte Samml. oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel.: 09288/925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

Suche Spur N Loks, Wagen, Gleise, Zubehör, Sammlung oder Geschäftsauflösung. Tel. + Fax: 0681/700226.

Bundesweiter Ankauf von Modelleisenbahnen in N/H0, Sammlungen/Ladenauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Kontakt per Mail oder Tel.: 09171/9588790 oder red_dust61@web.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche umfangreiche Spur Z-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Railex, Schmidt, Krüger etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

GESUCHE
Zubehör alle Baugrößen

Suche Märklin CS 2 60215. kl.rafflenbeul@t-online.de.

Suche dringend Vollmer Bahnhof „Hochstadt" (3040) aus den 60er Jahren als vollständigen Bausatz in OVP. Biete großzügige Bezahlung. Horst Grunau, 0172/7557580, hgrunau@gmx.de.

GESUCHE
Fotos + Bilder

Original-Dias u. Negative, DB vor 1970, DR u. Ausland vor 1980. Angebote an H.-D. Jahr, Jahnstr. 9, 66333 Völklingen. Tel.: 06898/984333, Fax: 06898/984335.

SONSTIGES

MEC in München sucht Mitglieder zum Weiterbau an einer Großanlage in H0. Keine Mitgliedsbeiträge. Wir sind keine Vereinsmeier. Tel.: 089/8542331 bzw. 0151/70046114. Ihr Ansprechpartner ist Peter Knott.

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Liebe Inserenten!
Um Fehler zu vermeiden, denken Sie bitte daran, Ihre Kleinanzeigen gut leserlich bei uns einzureichen.
Ihre Anzeigenabteilung

Modelleisenbahner sucht professionelle Unterstützung bei der Zurüstung von Lokomotiven und Wagen in der Nenngröße H0. Meist Fahrzeuge von Roco oder Tillig. Bitte melden per Mail unter martin.triemer@web.de oder telefonisch 0163/4184323.

www.puerner.de

Achtung! Dringend gesucht! Gestohlenes Dampflokmodell „Waldenb" G 3/3, Mst. 1:22,5, Spur 0, kpl. Eigenbau. Herkunft Schweiz! Dieb hat die Lok evtl. verkauft! Hoher Finderlohn. Tel.: 0041/562882205.

www.menzels-lokschuppen.de

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahn-Fans treffen sich in Stuttgart, München und Nürnberg beim FES e.V. Infos: 70069 Stuttgart, www.fes-online.de oder www.facebook.com/gayeisenbahn.

www.modellbahnen-berlin.de

www.modell-hobby-spiel.de
– News / Modellbahnsofa –

URLAUB
Reisen, Touristik

Übernachten im liebevoll sanierten Bahngebäude. 1 FW und 1 DZ vorhanden. Buchen unter 035772/40729 oder www.pension-alter-gueterbahnhof-rietschen.com.

Nordsee Norden-Norddeich FeWo 57 m², 4 Zi., 2 Pers., 2012 neu hergerichtet, eben, ohne Stufen, breite Türen, Terrasse, 1.6.–31.8. € 40,–, sonst € 30,–. Hausprospekt anfordern. Haag, Tel.: 04931/13399.

www.fewo-wildfeuer.de

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel.: 03943/40995100.

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage, wald- und wasserreich, von 1–9 Pers., Aufbettungen und Babybett möglich, ab € 16,– pro Person/Nacht, inkl. Begrüßungsgetränk, Handtücher + Bettwäsche. Kinder ab € 8,–, Endreinigung € 10,–, mit eigenem Hofladen. Tel.: 030/67892620, Fax: 030/67894896, www.ferienhaus-emmy.de.

Freudenstadt/Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel.: 07443/8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de.

Domizil für Eisenbahn-Fans! Im Weltkulturerbe oberes Mittelrheintal, direkter Blick auf die Bahnstrecke Köln–Frankfurt–Wiesbaden–Koblenz, FeWo ab € 35,–/Nacht, Zi. mit Frühst. ab 3 Tage € 50,–/Nacht, Rheindiebach/Bacharach 55413. Tel.: 06743/2448, Fax: 06743/937318, www.schlossfuerstenberg.de.

Urlaub an der Ostsee mit Eisenbahnromantik. Ostseebad Binz/Rügen: Gemütl. Fewo's für 2–4 Pers. mit direktem Blick auf die Haltestelle der dampflokbetriebenen Schmalspurbahn „Rasender Roland" u. 10 Min. zu Fuß zum Ortszentrum und Seebrücke mit Ostseestrand. Tel.: 038393/31488, www.amrasendenroland.de.

BÖRSEN
Auktionen, Märkte

www.modellbahnboerse-berlin.de
23.04.: 12679 Berlin, Freizeitforum Marzahn. 28.05.: 01069 Dresden, „Alte Mensa". Jeweils 10–14 Uhr. Tischbestellungen: Herzog, 0173/6360000.

www.adler-maerkte.de

07.05.: Börse des Modell-Auto-Club Franken e.V., 10–14 Uhr, im Gemeinschaftshaus Langwasser, 90473 Nürnberg, Glogauer Str. 50. Eintritt frei! Info: Udo Köstler, Tel.: 0911/555658, Udo.Koestler@mac-franken.de, www.mac-franken.de

Modellbahn-Auto-Börsen: von 10–15 Uhr
Nordhausen: Sa. 22.04. Neustadtstr. 6
Kassel/Vellmar: So. 21.05. Mehrzweckhalle Frommershausen, Pfadwiese
Sylvia Berndt • Infos: Tel. + Fax: 05656/923666 (ab 18 Uhr)
geschäftl.: 05651/5162
Handy: 0176/89023526
E-Mail: jensberndt@t-online.de

www.bv-messen.de

07.05.: Modelleisenbahnbörse der Zirndorfer Eisenbahnfreunde e.V., 9–15 Uhr, Hans-Reif-Sportzentrum, Jahnstr. 16, 90522 Oberasbach. Info-Tel. + Fax: 09103/2750.

14.05.: CAM Modellauto-/Eisenbahn- + Spielzeugbörse, 10–18 Uhr, 21224 Rosengarten-Ehestorf, zum Oldtimermarkt Freilichtmuseum, Am Kiekeberg 1. Info-Tel.: 040/6482273.

20.05.: CAM Modellauto-/Eisenbahn- + Spielzeugbörse, 12–16 Uhr, 20259 Hamburg, Hamburg-Haus, Elmsbüttel, Doormannsweg 12. Info-Tel.: 040/6482273.

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

21.05.: Berliner Spielzeugbörse, 10–14 Uhr, Loewe-Saal, Ludwig Loewe-Höfen, Wiebestr. 42, 10553 Berlin-Moabit. 030/7842346, 0173/3882000.

Modellbahn-, Auto-Tauschbörse. 21.05.: Kassel/Vellmar, Mehrzweckhalle Frommershausen, Pfadwiese, 10–15 Uhr. Tel.: 05651/ 5162, Tel./Fax: 05656/923666 (ab 18 Uhr), mobil: 0176/89023526, jensberndt@t-online.de

Weitere Terminanzeigen finden Sie im Internet unter https://shop.vgbahn.info/vgbahn/service/termine

Eisenbahn-, Puppen- und Spielzeugmarkt
Sonntag, 14. Mai, Kursaal Bad Cannstatt
von 11.00–15.30 Uhr
Modelleisenbahnen und Blechspielzeug
Info: Dr. R. Theurer 07 11/5 59 00 44, info@theurers.de

Termine bv-messen.de
14.04. K-Freitag Bremen, Messe Halle 3
17.04. Osterm. Herne, Akademie Mont-Cenis
22.04. (Sa) Buchholz i.d.Nh. Schützenhalle
23.04. Osnabrück, Halle Gartlage
30.04. Haltern, Seestadthalle
07.05. Dortmund, Eishalle Wischlingen
Öffnungszeiten 11-16 Uhr ab Mai 11-15 Uhr
OVGmbH, Tel.: 02553-98773, Fax: -98775

ADLER MODELLSPIELZEUGMÄRKTE über 35 Jahre www.adler-maerkte.de
Marktzeiten 11-16 h
17.04. **Köln-Mülheim, Stadthalle** Jan-Wellem-Str./Wiener Platz
23.04. **Bergheim, Medio.Rhein.Erft.** Konrad-Adenauer-Platz 1
30.04. **Mönchengladbach, K.-Fried.-Halle** Hohenzollernstr. 15
01.05. **Bonn Bad Godesberg, Stadthalle** Koblenzer Str. 80
07.05. **Neuss, Stadthalle,** Selikumer-Str. 25
ADLER - Märkte e. K. 40721 Hilden, Telleringstr. 14
Tel.: 02103-51133 - Fax: 02103-52929 - info@adler-maerkte.de

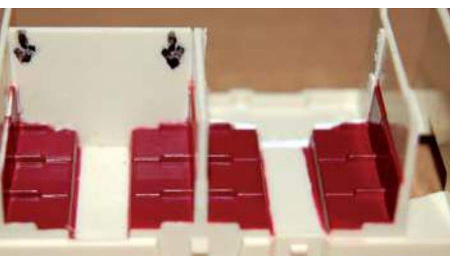
Jomo's MODELLEISENBAHN- & SPIELZEUGMÄRKTE
Alle Märkte 11–16 Uhr außer *
16. April 45 **Hattingen,** Gebläsehalle der Henrichshütte, Werksstr.
17. April 46 **Wesel,** Niederrheinhalle, An der Tent
23. April 47 **Duisburg-Homberg,** Glückaufhalle, Dr.-Kolb-Str.
30. April 53 **Lohmar,** Stadthalle, Hauptstr.
1. Mai 47 **Rheinberg,** Messe Niederrhein, An der Rheinberger Heide
7. Mai 30 **Hannover,** Großmarkt, Am Tönniesberg
7. Mai 46 **Oberhausen,** Revierpark Vonderort, Bottroper Str.
14. Mai 58 **Schwerte,** Freischütz, Hörderstr.
21. Mai 45 **Hattingen,** Gebläsehalle der Henrichshütte, Werksstr.
21. Mai 33 **Kaunitz-Verl,** Ostwestfalenhalle, Paderborner Str. *10–16 Uhr
28. Mai 47 **Duisburg-Homberg,** Glückaufhalle, Dr.-Kolb-Str.
18. Juni 45 **Hattingen,** Gebläsehalle der Henrichshütte, Werksstr.
25. Juni 30 **Hannover,** Großmarkt, Am Tönniesberg
... wie immer: Faire Anbieter! Ankauf • Verkauf • Tausch!
Jomo's Team 0231/4960981, Fax: 4960980, 0172/9544662

12. + 13. Mai Spielzeugauktion und Spielzeugmarkt
im HEIDE VOLM, 82152 PLANEGG bei München, Bahnhofstr. 51 direkt an der S-Bahn Station (S 6). Eisenbahnen, Puppen, Blechspielzeug usw. Katalog 15,– €, Ausland 20,– €
Münchner Spielzeugauktion
Veranstalter: Georg Brockmann, Schloßmühlstr. 31, 86415 Mering, Tel. 0 82 33/40 91

Die inneren Werte zählen

Inneneinrichtung des Liliput-614 verbessert

Der neue 614 von Liliput ist an sich ein tolles Modell. Der dreiteilige Triebwagen verfügt serienmäßig über eine LED-Innenbeleuchtung. Das macht sich besonders im Dunkeln gut, würde nicht gerade dann der einzige Wermutstropfen der Modellumsetzung besonders ins Auge fallen: Leider wurden die Gangwände der Abteile in der 1. Klasse recht lieblos als geschlossene Fläche dargestellt. Das stört den Eindruck im illuminierten Zustand enorm. Hier musste also Abhilfe geschaffen werden. In der Bastelkiste fand sich noch die Gangwand einer D-Zugwagen-Inneneinrichtung, welche perfekt passte. Eine solche Abteilwand mit Tür- und Gangfensterausschnitten lässt sich jedoch auch problemlos aus dünnen Plastikplatten zuschneiden. Bevor die alten Gangwände der beiden Abteile (es ist jeweils eines pro Triebkopf vorhanden) ausgeschnitten wurden, habe ich mit der Skalpellspitze die Konturen der Sitzbänke nachgeritzt, damit diese bei der folgenden Aktion nicht ausbrechen. Dann habe ich die zu entfernenden Gangwände mit der Bastelsäge an den Seiten und links/rechts der Mittelwand zwischen den Abteilen eingesägt. Die Seitenwände beziehungsweise die Mittelwand dienen hervorragend als senkrechte Führung. Den Rest kneift man mit einem feinen Seitenschneider vorsichtig ab. Die Plastikreste neben den Sitzbänken wurden mit dem Skalpell entfernt. Bei dieser Gelegenheit wurde auch gleich ein Durchgang vom Großraum zum Mitteleinstieg geschaffen, so ist nun auch der Einstiegsbereich beleuchtet. Jetzt war noch eine farbliche Nachbearbeitung der Inneneinrichtung angesagt. Der zu helle Gangboden wurde dunkelgrau gestrichen. Leider habe ich keine Innen-Fotos vom Original aus der Popfarben-Ära gefunden und aus eigener Anschauung kenne ich das Fahrzeug auch nicht. Aber die Sitze in der 1. Klasse haben sich mit Sicherheit auch farblich von der 2. Klasse unterschieden. Da die Fahrzeuge aus der Zeit der Eurofima-Wagen stammen, habe ich mich an diesen orientiert. So wurden die Abteilwände braunbeige und die Polster blau gestrichen. Vielleicht nicht ganz authentisch, aber mir gefällt's! Zu guter Letzt klebte ich noch aus Alufolie erstellte Spiegel an die Wände und weiße Lätzchen auf die Kopfpolster der erstklassigen Sitze, dann nahmen die erlauchten Fahrgäste Platz. Eine kleine Mühe, die sich gelohnt hat. *Udo Schneider*



Die Wand im rechten Abteil wurde vorsichtig herausgetrennt.



Die beiden Abteile der 1. Klasse nach dem erfolgreichen Umbau.



Bei eingeschalteter Beleuchtung wirkt das Innere beonders gut.

FOTOS (3): UDO SCHNEIDER

AUS DER IDEENKISTE

Magnete helfen beim Schrauben

Ist gerade kein magnetischer Schraubendreher zur Hand, kann ein einfacher Permanentmagnet die Lösung sein. Der Magnet wird einfach nah an der Spitze des Schraubendrehers angebracht. Dadurch wird ein solches Werkzeug aus eisenhaltigem Material schnell zum praktischen magnetischen Halter. Dies gilt natürlich auch für andere Montagewerkzeuge. *Horst Piecha*



FOTO: HORST PIECHA

GUTES GELD FÜR IHREN TIPP

Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie unbedingt Ihre Anschrift und für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.



Die Adresse:
MODELLEISENBAHNER
Stichwort: Basteltipps,
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

150 JAHRE ALPEN-MAGISTRALE



Die ÖBB in den 1990ern
Best.-Nr. 731601



Die Zentralbahn
Schweizer Alpenbahn
auf Meterspur
Best.-Nr. 731501

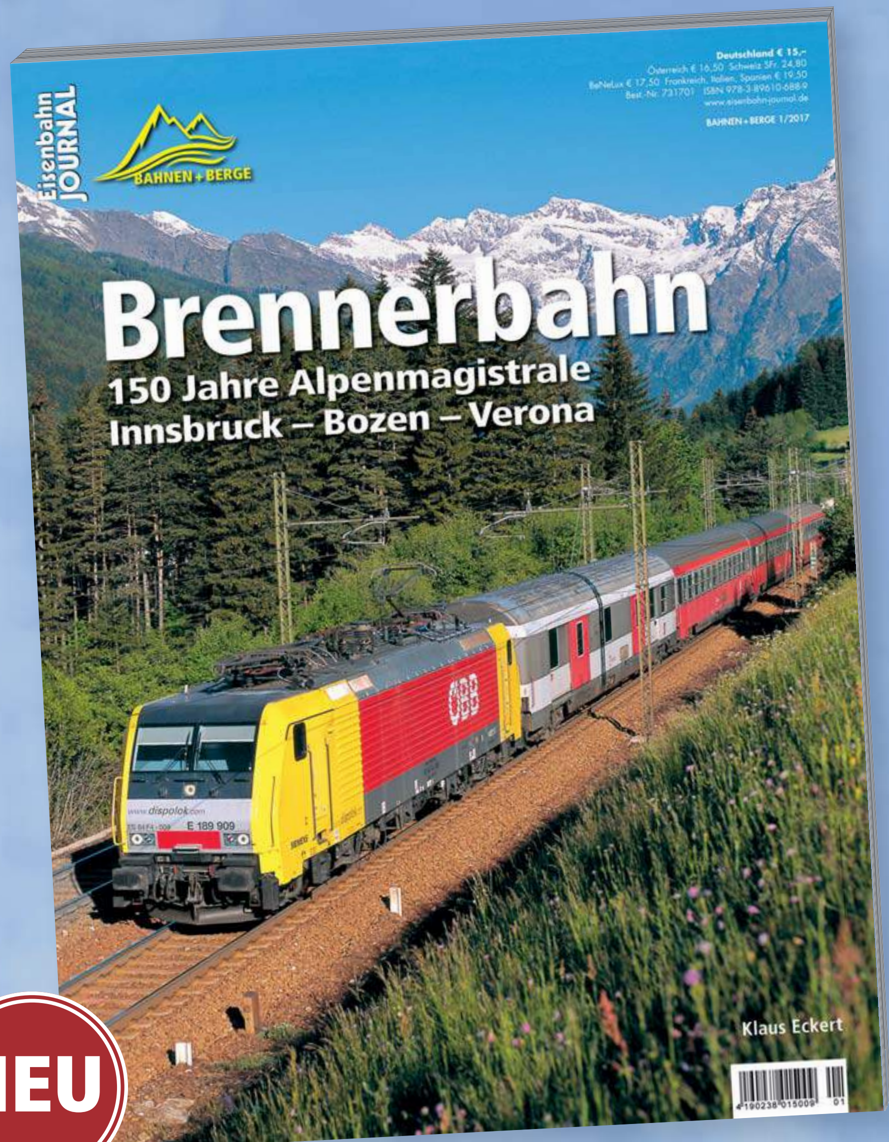


Re 6/6
Schweizer Elektroloko-
motive mit Rekordleistung
Best.-Nr. 731502



Spessartrampe
Laufach–Heigenbrücken
Best.-Nr. 731602

Jeweils 100 Seiten im Großformat 22,5 x 30,0 cm, Klebebindung, ca. 160 Abbildungen, € 15,–



Auch 150 Jahre nach ihrer Eröffnung ist die Brennerbahn die wichtigste Transitstrecke zwischen Nord und Süd. Während die Bedeutung des Reisezugverkehrs im Laufe der Jahrzehnte zurückging, rollen immer mehr internationale Güterzüge über den Pass. Die Sonderausgabe der Eisenbahn-Journal-Redaktion widmet sich, nach einem historischen Abriss, unter anderem folgenden Themen: Reisen in den Süden – vom TEE zum EC · Die Rollende Landstraße · Im Zeichen des Zebras – 15 Jahre Lokomotion. Zahlreiche großformatige und in dieser Sonderausgabe erstmals veröffentlichte Bilder zeigen die Brennerstrecke und den Bahnbetrieb von den schönsten Fotopunkten zwischen Kufstein und Verona.

100 Seiten im Format 22,5 cm x 30,0 cm, Klebebindung, über 150 Abbildungen

Best.-Nr. 731701 | € 15,–



www.facebook.com/vgbahn

Eisenbahn JOURNAL

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 08141 / 534810, Fax 08141 / 53481-100, bestellung@vgbahn.de

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]



Sieht man vom Schriftzug ab, könnte das H0-Modell dieses Silos von Minifer (www.minifer.fr) auch auf deutschen Anlagen ein Hingucker sein.

Als weithin sichtbare Orientierungspunkte fungieren auf dem Lande derart markante Gebäude – gleichermaßen bei uns in Deutschland wie bei den Nachbarn im Westen.

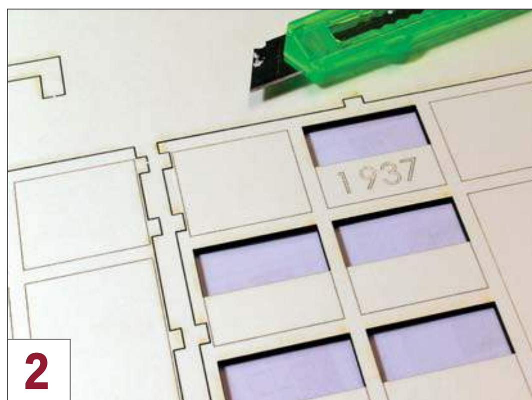
Siloturm à la Bauhaus

Funktionalität mit einer gewissen ästhetischen Schönheit in schnörkellos reduzierter Form zu verbinden, war geradezu signifikant für die Handschrift des sogenannten Bauhausstils. Dessen Keimzelle fand sich in den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg in Deutschland. Jene zunächst in Weimar, lange Jahre in Dessau, zuletzt in Berlin ansässige Bauhaus-Schule schloss allerdings nach der Machtergreifung Hitlers ihre Pforten; die legendären Dozenten wanderten zumeist in Richtung Westen aus – und hinterließen auf ihren Wegen hier und dort unverkennbare ideelle Spuren.

Nicht allzu vermessen dürfte daher die Einschätzung sein, dass auch das im westfranzösischen Luçon (gelegen in der Region Pays de la Loire) stehende Vorbild des hier gezeigten Siloturms wohl unter direktem oder indirektem Bauhaus-Einfluss entstand. Das ausgewogene Spiel mit ver-



Schön verpackt, flach und übersichtlich kommt der Minifer-Bausatz ins Haus. Beiliegende Prospekte machen Lust auf mehr!



Durchblick: Bereits die unterste Wand-Lage trägt sämtliche Markierungen für alle weiteren aufzuklebenden Karton-Schichten.

schiedenen Oberflächenmaterialien und vor allem die recht großzügigen Glasflächen sprechen dafür, außerdem natürlich auch die an der imposant hohen Schmalseite prangende Jahreszahl. Französische Prägung erfährt das Gebäude somit nur durch den dreizeiligen Schriftzug „Coopérative Agricole Départementale" an der vorderen Breitseite. Wenn man diesen ganz einfach weglässt, ist dieser wunderschöne Lasercut-Bausatz des französischen Anbieters Minifer uneingeschränkt auf deutschen H0-Modellbahnanlagen verwendbar. Wir haben uns allerdings ganz bewusst für die frankophile Umsetzung entschieden, um in Verbindung mit eben jenen metallenen Lettern den gewissen Charme des Morbiden, welchen man in Frankreich bekanntlich noch recht häufig antreffen kann, in extravaganter künstlerischer Manier vollauf auszukosten!

Beste Inspiration dafür boten eindrucksvolle Erinnerungen aus zahlreichen Frankreich-Aufenthalten. Außerdem interessierte es uns, einen solchen Bausatz des Herstellers Minifer zu testen, denn für die zum Erwerb des attraktiven Gebäudes zu bezahlenden 148 Euro sollte man sehr Gutes erwarten dürfen. Sofort muss man daher nun betonen, man wurde keineswegs enttäuscht, sehr im Gegenteil sogar: Einen Bausatz ohne jede Unstimmigkeit – mit tatsächlich absolut perfekter Passgenauigkeit – gibt es wirklich selten! Und ohne jede Nachbesserungsarbeit macht Bausatz-Montage so richtig Spaß, noch dazu, wenn es sich um ein Gebäude handelt, das sich nicht auf jeder Anlage findet.

Dieser Siloturm ist in Nenngröße H0 übrigens nicht einmal der einzige des Herstellers Minifer mit Firmensitz in Onzain an der Loire, es gibt sogar noch eine höhere Variante, wenn auch ohne die schmückenden Ziegelstein-Felder, außerdem noch weitere Gebäude aus anderen Bereichen. Minifer (www.minifer.fr) produziert hauptsächlich in Nenngröße H0 und bietet nun auch bereits zwei Bausätze für 0 an, während sich Produkte für N offensichtlich noch in der Planungsphase befinden.

Ein wahres Fest für Freunde genial durchdachter Präzision

Flach kommt der Bausatz per Post ins Haus. Man ist fast erstaunt, dass aus diesem übersichtlichen Stapel gelaserter Pappplatten und Tonkartonbögen einmal ein derart imposantes Bauwerk entstehen soll. Doch keine Sorge, alle Teile sind vollständig. Anbei findet man lediglich einige Prospekte, die Lust auf weitere Bausätze machen, eine gedruckte Anleitung vermisst man jedoch. Stattdessen liegt eine CD-Rom mit der Anleitung im PDF-Format bei, die besser nicht sein könnte: In qualitativ hochwertigen Farbfotografien wird jeder einzelne Bastelschritt auf insgesamt über 30 Seiten explizit erläutert! Zweifellos handelt es sich um eine der ausführlichsten Bauanleitungen, die wir jemals zu Gesicht bekamen. Dass sie freilich in französicher Sprache gehalten ist, dürfte aber sogar Modellbahner, die dieser nicht mächtig sind, kaum stören, denn die Bilder veranschaulichen ohnehin alles.

Und das Beste: Sogar die Teile erklären sich mittels gelaserter Markierungen, wo Ansatzteile zu platzieren sind, praktisch von selbst. So und nicht anders muss ein moderner Bausatz heutzutage ausschauen! Einziger möglicher Verbesserungspunkt wären vielleicht noch nummerierte Teile im Gefüge der Bögen. Doch eigentlich notwendig erscheinen diese (zumindest im vorliegenden Fall des Siloturms) nicht, denn die Maße der Ziegelstein-Felder, Fenster und anderer Teile sind an und für sich genormt, gewisse Baugruppen daher untereinander frei austauschbar. Wenn die Basis (siehe Bild 3)



Tolles Konzept: Die Grundkonstruktion steht; von nun an läuft der Bau wie am Schnürchen und erklärt sich praktisch von selbst.



Nach den blaugrauen Wandvorsätzen montiert man die Rampe, das Vordach und zuletzt dann noch allerlei keilförmige Stützen.


5

Im fertig montierten Zustand ist die einfache Basis kaum mehr zu erahnen. Die Konstruktion strahlt gewisse Eleganz aus.



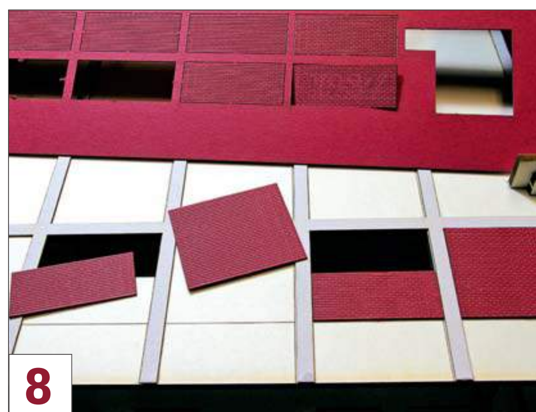
6

Auch die erhabenen Lettern bestehen aus gelasertem Karton. Deren Positionen auf dem Gebäude sind präzise markiert.



7

Das Anbringen der Lettern: Weniger Geübte fixieren sie zunächst mit Leim und tränken sie erst später mit Sekundenkleber.


8

Faszinierende Perfektion pur: Auf den Zehntelmillimeter genau passen auch die Ziegelstein-Felder in die für sie vorgesehenen Fächer.



9

Aus grauer Baufix-Reparaturspachtel-Masse und weißer Dispersionsfarbe entsteht die Strukturpaste zur Beton- und Putz-Imitation.



10

Zwar nicht direkt Putz, aber immerhin Struktur: Die selbst hergestellte Paste lässt jeden Papp-Eindruck erfolgreich verschwinden.

einmal steht, läuft der Weiterbau praktisch von selbst. Geklebt wird einerseits mittels Express-Weißleims, andererseits mit Sekundenkleber, teilweise kam auch lösemittelhaltiger Alleskleber zum Einsatz. Die Fenster wurden zuletzt mittels lösemittelfreien Pattex-Klebstoffes und Tageslichtprojektor-Folie (nicht im Bausatz enthalten) verglast.

Doch bis es am Ende so weit war, haben wir uns wahre Orgien extravaganten Patinierens gegönnt, die dem Modell erst jene faszinierende illusorische Stofflichkeit des Vorbilds verleihen können, welche letztlich den ganz besonderen Reiz einer veredelten Umsetzung ausmacht: Karton mutiert scheinbar zu echtem Beton, Backstein und stark korrodiertem Metall! Furcht vor dem extravaganten Wagnis sollte man dabei freilich ablegen – eine essenziell notwendige Herangehensweise, um das nicht Alltägliche künstlerisch wie modellbauerisch zu erreichen!

„Abartige“ Kreativität für verblüffende Illusion

Wie ich's immer wieder in meinen Youtube-Videos (Kanal: kunstmichi) nenne, gehen wir auch hier „abartige“, also nicht gerade alltägliche Wege, denn Karton kann ohne weitere Oberflächenbehandlung niemals glaubhaft Beton, Stein oder Putz imitieren. Basis der Aktion ist die geniale Reparaturspachtel-Masse von Baufix, die sich immer mal wieder unter den Nonfood-Angeboten der Supermarktketten findet. Der Vorteil dieser Instant-Dispersionsspachtelmasse aus der Tube ist ihre feinkörnige Konsistenz, welche das Produkt für den hier gezeigten Verwendungszweck förmlich prädestiniert. Da sie von Haus aus für eher dickschichtige Verwendung eingestellt ist, vermengen wir sie noch mit ein wenig Dispersionsfarbe; in diesem Fall haben wir uns für Weiß entschieden. Je heller die Basis, desto schöner lässt sich hinterher eine Patinierung mittels feiner Farblasuren realisieren.



Die Vogelperspektive muss sein, denn sie offenbart erst so recht die Größe dieses maßstäblichen 1:87-Gebäudes. Heute bedient der Picasso-Dieseltriebwagen den Anschluss.

Mit einem nicht allzu harten Borstenpinsel wird die Mischung aus Farbe und Spachtelmasse primär auf sämtliche glatten Flächen aufgetragen, wobei Tupfbewegungen dem klassischen Streichen vorzuziehen sind. Freilich wird Anfängern empfohlen, zunächst auf einem alten Kartonstück zu üben, um Gefühl für die Arbeitsweise zu entwickeln, ehe man sich den Bausatz vornimmt. Auch die Ziegelstein-Felder habe ich (zumindest oberflächlich und mit sehr wenig Material) behandelt, um deren unnatürlich makellosen Eindruck zu reduzieren. Die rauere deckende Oberfläche sollte primär auf betonierten respektive verputzten Flächen entstehen. Im nächsten Arbeitsschritt werden dann die Ziegelsteine leicht unregelmäßig im entsprechenden Rotbraun graniert sowie die betonierten Wandvorsätze mittels ein wenig mit Wasser verdünnter betongrauer Heki-Farbe ausgelegt.

Sodann beginnt der behutsame und daher recht langwierige Prozess, die strukturierten Flächen Lasur um Lasur zu kolorieren. Zur Erinnerung: Lasur nennt man eine stark verdünnte und daher sehr flüssige Farbe. Transparente Lasuren eignen sich perfekt, um über viele Jahrzehnte entstandene Witterungseinflüsse nachzubilden. Wichtig ist, Schicht um Schicht trocknen zu lassen. Teilweise habe ich bei diesem Gebäude sogar Künstler-Aquarellfarben, die von Haus aus durchscheinend auftrocknen, als Lasuren eingesetzt, um die Farbtemperaturen der Flächen nachzuregeln, ohne Details zu überdecken. Grundsätzlich gilt die Faustregel: Je mehr Zeit man sich für diesen Prozess nimmt, desto beeindruckender das Ergebnis! Der Siloturm beflügelte zudem das persönliche Bestreben, den erwähnten Charme des Morbiden zum Äußersten zu treiben...

So wurden die Farbnuancen rostenden Eisens genauestens studiert. In recht dunklem Oxidbraun erhielten die auf die Fassade aufgesetzten (und bereits im Zuge der Montage sicherheitshalber mit dünnflüssigem Sekundenkleber gut getränkten) Lettern ihre farbliche Basis, ehe man dann in



Die leicht mit der Strukturpaste granierten Ziegelsteinflächen erhalten nun einen ungleichmäßig nuancierten Ziegelrotton zurück.



Das Betongrau von Heki verleiht den Wandvorsätzen genau die richtige Wirkung. Wer nicht weiter patinieren will, wäre nun fertig.



Spuren der Jahrzehnte: Mittels etlicher Lasuren nimmt die Verwitterung ihren Lauf. Auch Ockertöne gelangen dabei zum Einsatz.



Nicht mehr wie Karton, sondern scheinbar Beton: Nass in nass verlaufen auch die Lasuren aus Aquarellfarben ohne Trockenränder.

etlichen Braun-, Ocker- sowie Rotbraun- und Orange-Tönen im wahrsten Sinne des Wortes die Brühe herunterlaufen ließ. Dabei entwickelte im vorliegenden Fall die galoppierende Kreativität eine gewisse Eigendynamik – und manch einem mag das Ergebnis vielleicht schon ein wenig zu heftig sein. Letztlich ist und bleibt die Intensität einer Patinierung eben einzig und allein eine Frage des individuellen Geschmacks und bietet daher der Entwicklung einer persönlichen gestalterischen Handschrift ein besonders breites Spektrum.

Trotzdem stelle man sich diesen Minifer-Siloturm gerne auch mal vollständig „eingedeutscht", also beispielsweise mit BAG- oder Baywa-Fassadenschriftzug (und dann natürlich ganz ohne die erhabenen Lettern) vor. Denn der wertvolle Tipp, auch Angebote jenseits der deutschen Staatsgrenzen zu beachten, führt oftmals zu einem besonderen Erfolgserlebnis und soll diesen Beitrag würdig abschließen. Es muss somit nicht immer gleich vollständiger Eigenbau sein – vor allem, wenn man das nötige Kleingeld besitzt. Und die von Minifer gebotene Höchstqualität gilt allemal als sehr gutes Argument, denn ein entsprechender Eigenbau hätte erfahrungsgemäß eine Vervielfachung des Zeitaufwands bedeutet. So gibt's eben doch einen Zusammenhang zwischen Stundenzahl und Kosten, der das bekannte Sprichwort „Zeit ist Geld" bestätigt. Leider sieht man einem fertigen Modell den getriebenen Aufwand meist nicht mehr an – was hier freilich auch für die bravouröse herstellerseitige Planung gilt. □ *Michael Robert Gauß*



Künstlerischer Exzess beginnt: Die erhabenen Lettern mit all ihren Korrosionsspuren sorgen für intensiven und stundenlangen Malspaß.



Zunächst mit Metallic-Aqua-Color im Aluminiumton wurden die Rolltore behandelt, später dann mit lederbrauner Lasur dezent patiniert.



Als unscheinbarer, aber trotzdem entscheidender Effekt sorgt der metallische Glanz an den Rolltoren für frappierende Vorbildnähe.



Besonders beeindruckt die aufgesetzte, inzwischen stark korrodierte metallene Fassadenschrift aus der H0-Perspektive. Für einen reizvollen Kontrast sorgt der fabrikneue Möbellaster.

FOTOS: ATELIER MRG, MARKELSHEIMER KUNSTHÄUSLE

Neben der allseits bekannten Baureihe 52 entstand vor 75 Jahren noch die größere 42. Ein neues H0-Modell von Märklin hält die Erinnerung an diese Maschine wach.

Die Große



Die Lokfront besitzt auch im Maßstab 1:87 ihr eigenwilliges Aussehen. An der Vorlaufachse fällt aber der zu kleine Raddurchmesser auf.

Sie war schon etwas Besonderes, die Baureihe 42. Sie bildete das große Gegenstück zur 52, ihre Bedeutung blieb dagegen relativ klein.

Gebaut wurde sie nur, da viele Strecken in den Gegenden, die von der Wehrmacht im Laufe des Zweiten Weltkriegs erobert wurden, keine hohen Achslasten vertrugen. Daher wollte man für Züge, mit denen die 52 überfordert war, eine kräftige Lok mit vergleichsweise geringem Gewicht.

Nach Kriegsende blieben über 600 Lokomotiven, mehr als die Hälfte aller gebauten Maschinen, in den westlichen Besatzungszonen zurück. Da sich bereits während des Krieges der extrem schadanfällige Kessel als größter konstruktiver Schwachpunkt der Baureihe 42 offenbart hatte, trennte sich die Bundesbahn bis 1956 von ihrem letzten Exemplar.

Märklin hat in dieser Hinsicht jedoch alles richtig gemacht: Das neue H0-Modell der Baureihe 42 gibt einen authentischen Epoche-IIIa-Zustand wieder. Statt eines DB-Kekses trägt das Führerhaus nur einen kleinen Bundesbahn-Schriftzug, der lupenrein aufgedruckt wurde.

Das Modell gibt das Vorbild, welches durch die fehlende vordere Umlaufpartie und die in die Zylinderblöcke eingelassenen Frontleuchten ohnehin einen sehr ungewöhnlichen Anblick bietet, aus allen Winkeln betrachtet sehr gut wieder.

Wie bei Märklin üblich, ist auch bei der 42 der Kessel aus Zinkdruckguss gefertigt. Die Anbauteile wiederum bestehen aus Kunststoff. Besonders die Doppelverbund-Luftpumpe und die Lichtmaschine sind sehr fein ausgefallen. Sehr lobenswert sind auch die freistehend ausgeführten Sandfallrohre, die bis zu den Radsätzen reichen, jedoch leider ein wenig zu dick sind.

Märklin zeigt bei der Vorbildwahl Mut

Das geschlossene Führerhaus entspricht exakt dem Vorbild, doch auch hier hätten sämtliche Griffstangen etwas feiner sein dürfen. Das freistehende Steuerungs-Handrad ist von außen kaum zu erkennen.


Wird die Lokführerseite betrachtet, zeigen sich die stimmigen Proportionen der Baureihe 42 im Kessel- und Fahrwerksbereich.


Der Wannentender der Bauart 2'2'T30 entspricht dem der Baureihe 52. Märklin ist eine akzeptable Nachbildung gelungen.

Schön ist die Riffelblech-Nachbildung auf dem Kunststoff-Umlauf, die Leitungen und Aggregate darunter können sich ebenso sehen lassen.

Der große Kompromiss bei vielen Dampflok-Modellen aus Göppingen ist bekanntlich der Rahmen- und Fahrwerksbereich. Dort muss man einige Abstriche an die Vorbildtreue, die bei Wechselstromfahrzeugen systemimmanent sind, in Kauf nehmen. Auch bei der Baureihe 42 sind daher die Räder vom Durchmesser her ein bisschen zu klein geraten. Dies fällt jedoch nur durch die hohen Spurkränze, besonders an der Vorlaufachse, negativ auf. Die Speichen der Räder sind dagegen angenehm fein ausgeführt worden.

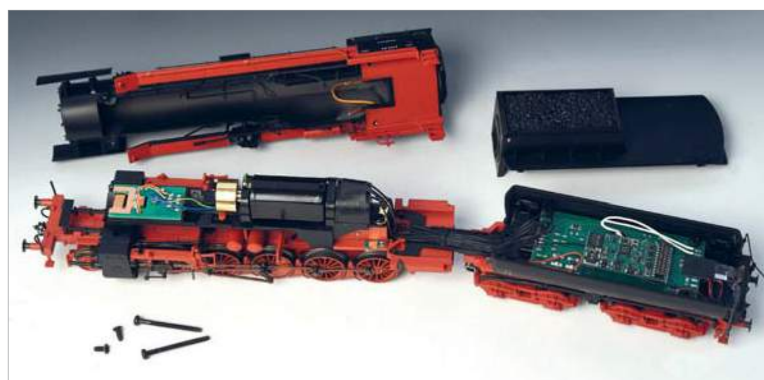
Gestänge und Steuerung der Lok sind in einer Mischtechnik aus Plastikteilen wie dem Kreuzkopf oder der Schwinge und Stanzblech-Elementen umgesetzt worden. Die Konstrukteure des Modells haben sich sogar bemüht, den Barrenrahmen mit all seinen Durchbrüchen nachzubilden.

Nicht nur hinsichtlich der Gestaltung, auch technisch entspricht die Baureihe 42 dem inzwischen üblichen Standard bei Märklin: Der Motor der Wechselstrom-Lok sitzt im Kessel, im Tender befindet sich die Platine mit dem Digitaldecoder und dem Sound-Lautsprecher.

Die Fahreigenschaften sind durch die Bank hervorragend, die Maschine lässt sich gefühlvoll regeln und bewegt sich sehr geräuscharm über die Dreileiter-Gleise.

Die Höchstgeschwindigkeit des Modells ist überhöht, denn an der Central Station 2 wird bereits bei Fahrstufe 100 das Vorbild-Maximum von 80 km/h erreicht.

Die Klangkulisse der Soundlok wäre gut, wenn Märklin nicht auch hier wieder seinen Einheits-Dampfloksound eingebaut hätte. Manche Geräusche passen daher nicht ganz zur 42. Ansonsten kann das Modell jedoch guten Gewissens empfohlen werden. □ *Alexander Bergner*


Während der mit einer kleinen Schwungmasse versehene Antrieb in der Lok sitzt, befinden sich Decoder und Lautsprecher im Tender.



Das Vorbild des Modells, die 42 1417, erlebte noch das DB-Zeitalter, wenn auch nur kurz: Am 18. Oktober 1954 wurde sie in Bamberg ausgemustert.

MODELLFOTOS: ALEXANDER BERGNER

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Märklin
- **Bestellnummer:** 39042
- **Gehäuse:** Metall/Kunststoff
- **Antrieb:** Per Schnecken-/Stirnradgetriebe auf die vierte Kuppelachse
- **Haftreifen:** Zwei
- **Gewicht:** 465 Gramm
- **V_{min} (Fahrstufe 1):** 3 km/h
- **V_{max} (Fahrstufe 125):** 125 km/h
- **Decoder:** mfx+-Sounddecoder
- **Beleuchtung:** Warmweiße LED, mit der Fahrtrichtung wechselnd
- **Preis:** 449,99 Euro (UVP)

FOTOMODELL

Eine besondere Spur-1-Lok verdient auch einen besonderen Auftritt. Wir baten die 44 134 von KM1 im hellgrauen Fotografieranstrich bei uns auf den Laufsteg.



FOTOS: ANDREAS BAUER-PORTNER

Nur von kurzer Dauer war in der Regel der Auftritt von Dampflokomotiven als Fotomodell. Zur besseren Erkennbarkeit der Details auf den Werksbildern wurden ausgewählte Maschinen nach der Grundierung vorübergehend mit einer Deckschicht aus Schlämmkreide versehen. Sie wurden anschließend wieder abgewaschen und erhielten ihren endgültigen Anstrich. Meist hoben, wie auch bei der 44 143, zusätzliche Zierlinien in Schwarz und/oder Weiß die Konturen der Räder, des Führerhauses oder der Windleitbleche hervor. Im Streckeneinsatz waren solche Lokomotiven nicht zu erleben.

Dauerhaft ist hingegen die (über alle Zweifel erhabene) Lackierung des neuen Spur-1-Modells aus Lauingen. Die hellgrauen Prachtexemplare stammen aus einer limitierten Serie von nur zehn Stück innerhalb der nun ausgelieferten Baureihe 44 im Maßstab 1:32. Immerhin 13 Varianten der Epochen II bis IV wurden angeboten. Ab Werk ist die 44 ausverkauft, bei Fachhändlern aber noch zu haben.

Der Detailreichtum sucht seinesgleichen

Über die perfekte Detaillierung sagen unsere Bilder mehr als viele Worte. Alles, was der Kenner an einer Dampflok sucht, wird er auch am Modell finden. Faszinierend ist das Fahrwerk der über 70 Zentimeter langen 44. Standesgemäß ist die Dreizylinder-Lok auch mit einem funktionsfähigen Innentriebwerk samt gekröpfter Treibachse (zweiter Kuppelradsatz) für den Antrieb durch den dritten Zylinder ausgestattet. Auch die dritte Kuppelachse ist für den Antrieb der Innenzylinder-Steuerung gekröpft. Zum Genuss beim Beobachten des arbeitenden Triebwerks kommt beim Fahrtrichtungswechsel noch die (Servo-) Umstellung der Hängeeisensteuerung hinzu. Auch der Schmierpumpenantrieb ist



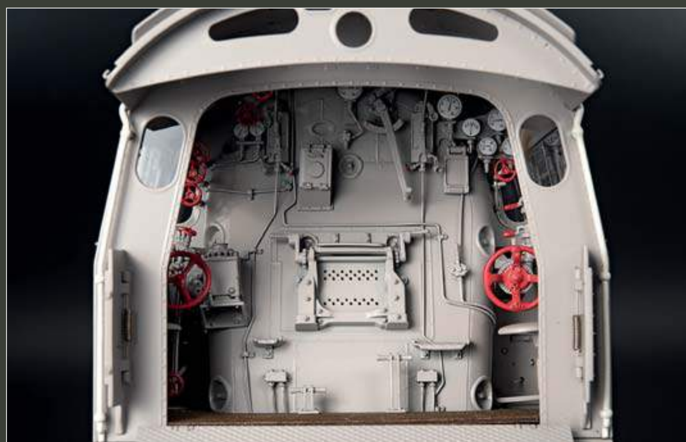
Am Kessel lassen sich die vier Deckel der Sand- und Dampfdome öffnen. Dazu müssen winzige Vorreiber zur Seite gedreht werden. Auch die Rauchkammertür und die Wasserkastendeckel am Tender lassen sich öffnen.

beweglich ausgeführt. Durch einen Servo öffnet sich auch die Feuerbüchsentür, und zwar passend zum Sound des Kohleschaufelns. Dabei lässt sich das effektvoll glimmende (LED-)Feuer erkennen. Die digitale Ausstattung mit hochrealistischem Sound und Raucheffekten aus Schornstein und Zylindern führt dann doch in Versuchung, die schicke Foto-44 zumindest im Modell auf die Strecke zu schicken. ☐ *abp*

Exakt dem gewählten Vorbild 44 143 entspricht das KM1-Modell. Von dieser Maschine (Borsig 1938/14 725) im Fotografieranstrich existiert ein aussagekräftiges Werksbild.

STECKBRIEF

- **Hersteller:** KM1
- **Bestellnummer:** 104420A
- **Gehäuse/Chassis:** Metall
- **Antrieb:** Auf die vierte Kuppelachse
- **Haftreifen:** Keine
- **Gewicht:** Zirka sieben Kilogramm
- **Ausstattung:** Digitalsound mit Breitbandlautsprecher, „Dynamic Smoke“ und Zylinderdampf, Triebwerks-, Führerstands- und Feuerbüchsenbeleuchtung, Spitzenlicht mit warmweißen LED, Servo-Antrieb der Steuerung und der Feuerbüchsentür
- **Preis:** 3590 Euro (UVP)



Wie funktioniert die Dampflokomotive? Der Blick in den volldetaillierten Führerstand (mit Echtholz-Boden) wirkt wie die Abbildung aus einem Lehrbuch.

FOTO: UELI TSCHARNER

Schon der Lyrabügel verdeutlicht, dass der Ursprung des BCFe 4/4 in der Frühzeit des elektrischen Zugbetriebs liegt.

Jahrelang mussten die Freunde der MOB auf ihn warten. Jetzt hat Bemo den historischen Triebwagen BCFe 4/4 11 im Maßstab 1:87 ausgeliefert. Hat sich das Warten gelohnt?

Numéro 11

Die Triebwagen dieser Bauart hießen bei den französischsprachigen Mitarbeitern der Montreux-Berner Oberland-Bahn (MOB) ganz einfach „Les sept à vingt“, auf Deutsch „Die sieben bis zwanzig“ (siehe auch S. 34). Was im Französischen noch wirklich gut klingt und auf gewisse Weise auch originell ist, funktioniert aber auf Deutsch irgendwie gar nicht.

Nummer elf der „Les sept à vingt“ gibt es nun für alle Freunde der meterspurigen Schweizer Schmalspurbahnen in 1:87. Er ist der letzte betriebsfähig Überlebende von ehemals 14 gebauten Triebwagen und gehört seit Jahren zum Fahrzeugbestand der Museumsbahn Blonay – Chamby, die mit dem Netz der MOB verbunden ist. Eine Museumsbahn, deren Besuch zu empfehlen ist, und das nicht nur deshalb, weil zwei frühere deutsche Meterspur-Dampf-



Die Stirnseiten sind eine wahre Pracht. Fünf Lampen mit messingfarbenen Zierringen, die Aufstiegsleiter und die gemalten Verzierungen unterstreichen die Einzigartigkeit des BCFe 4/4.

loks (G 2x3/3 und G 2x2/2 der Strecke Zell – Todtnau) zum dortigen Bestand gehören. Die Anzahl betriebsfähiger Fahrzeuge insgesamt, die Typenvielfalt und der Zustand sind aller Ehren wert. Zudem befindet sich die Museumsbahn in einem reizvollen Landstrich.

Der BCFe 4/4 11 als aktuelles Museumsfahrzeug, Vorbild des Bemo-Modells, repräsentiert das Lackierungsschema der Ablieferungszeit im Jahr 1905. Insgesamt entspricht er jedoch nicht gänzlich dem Ursprungszustand, da er nur mehr über einen Lyra-Bügel verfügt, ergänzt um einen Scherenstromabnehmer, den er um 1944 aufgesetzt bekam.

Vor allem die schmucke, im Belle-Époque-Stil gehaltene Lackierung des Vorbilds macht die Bedruckung und Lackierung des H0m-Modells zu einer Herausforderung. Feine, teils verschnörkelte Zierlinien, die sich zudem auch in den nach hinten versetzten Einstiegen wiederfinden, sowie goldfarbene, schattierte Buchstaben sind nicht alltäglich. In Uhingen hat man diese Herausforderung jedoch meisterhaft gelöst: Lackierung und Bedruckung sind makellos, die Zierlinien gestochen scharf und exakt aufgedruckt. Selbst die Klappe des erhaben ausgeführten Briefkastens in der Fahrzeugmitte schmücken sauber aufgedruckte Posthörner. Aber nicht nur der Fahrzeugkasten ist hervorragend bedruckt, auch die messingfarbenen Lampenringe wurden akkurat aufgebracht.

Beim Formenbau haben sich die Bemo-Entwickler ebenso Mühe gegeben, beginnend bei den detailreichen Drehgestellblenden und einem ordentlich nachgebildeten Wagenboden. Der Fahrzeugkasten ist sauber gespritzt, zahlreiche angesetzte Details wie messingfarbene Griffstangen und gleichfarbige Ornamente über den Einstiegen zieren ihn. Gerade bei historischen Elektro-Triebfahrzeugen sind die Stirnseiten besonders sehenswert. Übergangstüren mit Trittblechen und fünf große Lampen gibt es dort zu entdecken,



FOTOS (3): ANDREAS BAUER-PORTNER

Es sind die goldfarbenen Details, die diesen Triebwagen aus der Masse herausheben. Der Blick auf die Ornamente über den Einstiegen oder auf den grünen, bedruckten Briefkasten lohnt sich.

Ein Triebwagen aus der schönen Epoche

wobei die beiden unteren ohne Funktion sind. In den funktionsfähigen Lampen verstecken sich LED, die bei einer Spannung von vier Volt etwas zu kaltweiß zu leuchten beginnen.

Lediglich der Scherenstromabnehmer bildet hier das sprichwörtliche Haar in der Suppe. Er entstammt dem Bemo-Standardsortiment und passt nicht hundertprozentig zum Vorbild.

Eine Führerstandseinrichtung ist angedeutet, dasselbe gilt für das Dritte-Klasse-Abteil. Etwas mehr Struktur zeigen die Zweite-Klasse-Abteile, die über einen Seitengang zu erreichen sind.

Die Fahreigenschaften des BCFe 4/4 11 sind absolut in Ordnung. Zwar übertrifft der Tw bei zwölf Volt mit 86 km/h die Vorbildhöchstgeschwindigkeit von 45 km/h beinahe um das Doppelte, erweckt dabei aber nicht den Eindruck, zu rasen. Der Auslauf von zehn Zentimetern ist ausreichend. Bei zwei Volt setzt sich der analoge MOB-Veteran in gefühlter Schrittgeschwindigkeit in Bewegung. Insgesamt zeigt der Triebwagen ein ausgewogenes Langsamfahrverhalten. Die Zugkraft des Modells ist für alle denkbaren vorbildgerechten Aufgaben ausreichend.

Das Warten auf dieses ganz besondere Westschweizer Kleinod hat sich also wirklich gelohnt. □ *Stefan Alkofer*



Auch das Dach des BCFe 4/4 11 ist sehr ansehnlich geraten. Dass der Scherenstromabnehmer nicht gänzlich dem Vorbild entspricht, ist zu verschmerzen.

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Bemo
- **Bestellnummer:** 1283 331
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Antrieb:** Fünfpoliger Mittelmotor mit Schwungmasse; über Kardanwellen und Getriebe auf alle Achsen
- **Gewicht:** 200 Gramm
- **V_{min} (2,3 Volt):** 2 km/h
- **V_{max} (12 Volt):** 86 km/h
- **Schnittstelle:** Next18
- **Beleuchtung:** Fahrtrichtungsabhängiger, vorbildgetreuer Lichtwechsel
- **Preis:** 379,95 Euro (UVP)



Vor Schnell- und Personenzügen, aber auch im Güterzugdienst: Die 130 km/h schnellen 1010 der ÖBB wurden universell eingesetzt.

Piko sucht seine Absatzmöglichkeiten auch in der Alpenrepublik – mit einer Neukonstruktion der ÖBB-Schnellzug-E-Lok der Reihe 1010.

Universelle Lösung



Die sehr gelungene Frontpartie mit authentischen Lampen.

Von 1955 bis 1958 beschafften die ÖBB 20 sechsachsige Schnellzugloks für ihre Hauptstrecken. Die Konstruktion lehnte sich an die SBB-Ae 6/6 an. Später wurden die Maschinen von den vierachsigen Loks der Reihe 1042 und 1044 in den Güterzugdienst verdrängt. Regelmäßige Einsätze auf deutschen Schienen führten von Salzburg oder Kufstein nach München sowie über Passau und Nürnberg bis Frankfurt. Auch auf der Karwendel- und Außerfernbahn waren die 1010 zu sehen.

Piko wählte im Gegensatz zum auch aktuell angebotenen Roco-Modell die Kastenversion mit schmalen Lüfteröffnungen und breiteren Fenstern in der Lokmitte. Die Piko-Lok mit dem ÖBB-Pflatsch entspricht der Epoche IV und ist laut Anschriften bei der Zugförderungsstelle Salzburg beheimatet („Br Unt. 14.8.89"). Die Anschriften auf dem Fabrikschild sind etwas vereinfacht wiedergegeben, die erhabenen Zierleisten sauber elfenbeinfarben angelegt. Die Griffstangen an den Fronten zeigen die korrekte zweifarbige Lackierung. Die Scheibenwischer wurden am Gehäuse und den Frontfenstern angespritzt und ebenso wie die Fensterrahmen absolut sauber silberfarben lackiert. Ein Vergleich mit Vorbildaufnahmen verdeutlicht, dass wirklich jede Kleinigkeit am Lokgehäuse auch im Modell nachgebildet wurde. Feine Zurüstteile für die Detaillierung der Pufferträger liegen bei und sind einfach zu montieren.

Die Drehgestelle glänzen durch erstaunlichen Detailreichtum und eine Gravur mit großer Tiefenwirkung. Die charakteristische Aufhängung mit Traversen (deren Nachbildungen unter dem Gehäuse in den Rahmen eingesteckt sind) ist gut umgesetzt und reicht mit nach innen zeigenden Bügeln unter die Drehgestelle.

Beeindruckend sind die Fahreigenschaften. Der seidenweiche Lauf beginnt mit einer Mindestgeschwindigkeit von umgerechnet nur 2 km/h (1,5 Volt) und endet mit moderaten 155 km/h. Die beiden relativ kleinen Schwungmassen sorgen für einen Auslauf von immerhin zehn Zentimetern. Das Gehäuse lässt sich nach dem Lösen von zwei Schrauben problemlos und ohne kniffliges Auseinanderspreizen abnehmen. Der Blick fällt dann auf eine intensiv bestückte Hauptplatine. Die Modelltechnik ist mit einer Plux22-Schnittstelle und separat ansteuerbaren LED nicht nur für Front- und Rücklichter, sondern auch für die Führerstände und den Maschinenraum, auf der Höhe der Zeit. Eine Sound-Nachrüstung ist mit einfachen Mitteln möglich, der Lautsprecher findet in einer Aussparung der Platine Platz. Für den Preis bietet die neueste ÖBB-Lok für H0 einen sehr guten Gegenwert. □ *A. Bauer-Portner*



Superfiligrane Nachbildungen der Original-Stromabnehmer sorgen für die Hingucker am Dach. Das Laufgitter ist ein grau lackiertes Ätzteil.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Maßstäblichkeit; Proportionen; Detaillierung; Lackierung und Bedruckung; Modelltechnik; Fahreigenschaften; Preis*

KONTRA: *Maschinenraumnachbildung sehr hell*

BESTELLNUMMER: *51760*

PREIS: *169,99 Euro (UVP)*

URTEILE:



Die Lok mit der Nummer 55 stammt aus der zehn Maschinen umfassenden ersten Bauserie. Das H0-Modell ist so eindrucksvoll wie sein Vorbild.

Um ihre riesigen Dampflokomotiven abzulösen, setzte die Union Pacific zuerst auf Turbinenkraft. Athearn bringt die „Gas Turbine" jetzt in Genesis-Qualität für H0.

Turbinen nach Westen

Im Standardwerk zu den Gasturbinen-Lokomotiven der Union Pacific Railroad (UP), dem bereits vor 40 Jahren erschienenen Buch „Turbines Westwards" von Thos. R. Lee, wird die spannende Geschichte dieser selbst für US-Verhältnisse außergewöhnlichen Lokomotiven geschildert: Wie alle anderen nordamerikanischen Eisenbahngesellschaften suchte auch die UP in den 1950er-Jahren einen Weg, die Dampftraktion durch andere Antriebsformen zu ersetzen. Wer nun aber die Union Pacific kennt, der weiß, dass man es dort mit wahren Dampf-Giganten bis zum Kaliber eines Big Boy zu tun hatte. Einer derartigen Maschine konnte damals noch keine Diesellok das Wasser reichen. Einfach einen Dampfer durch mehrere Diesel zu ersetzen, wie es die meisten US-Bahnen bis heute tun, erschien der UP allerdings zu teuer.

Daher wurde ein eigenständiger Weg eingeschlagen: In Zusammenarbeit mit General Electric wurden große Gasturbinen-Lokmotiven entwickelt, die ihre Kraft, wie auch bei US-Dieselloks üblich, per Elektroantrieb auf die Schiene übertrugen. Die von 1952 bis 1961 in drei unterschiedlichen Serien gebauten, über 200 Tonnen schweren Lokomotiven entwickelten gut 4500 Pferdestärken. Die gefräßige Turbine benötigte so viel Schweröl, dass dieses in einem als Tender fungierenden Kesselwagen mitgeschleppt werden musste.

Athearn hat sich für seine H0-Nachbildung für eine Lok aus der ersten, achtachsigen Bauserie entschieden. Da das Modell nun in der hochwertigen Genesis-Serie dieses Herstellers erscheint, stellt auch die aktuelle UP Gas Turbine #55 ein echtes Spitzenmodell dar. An den Proportionen und der Detaillierung des Lokgehäuses gibt es daher auch nicht das Geringste auszusetzen.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; Detaillierung; Lackierung; Beschriftung; Sound*

KONTRA: *Drehgestelle; Regeleigenschaften*

BESTELLNUMMER: *ATHG41052*

PREIS: *449.98 $ (UVP); etwa 415 Euro (Stand: 4/2017)*

URTEILE: ☒☒☒☒

Ebenso perfekt sind Farbgebung und Beschriftung gelungen. Dies trifft natürlich auch auf den Tender zu. Lediglich die recht groben Drehgestelle können nicht mit dem Rest der Maschine mithalten.

Die Fahreigenschaften des digitalen Modells sind gut, allerdings ist das Regelverhalten bei Decoder-Werkseinstellung ein wenig nervös. Der realistisch klingende Turbo-Sound wird sehr laut abgespielt, was durchaus dem Original entsprechen dürfte. □ *A. Bergner*



Wer US-Modelllokomotiven kennt, weiß, dass dort ultrafeine Teile wie geätzte Gitter oder Griffe aus Draht längst zum guten Ton gehören.



Die Lok ist auch im Modell über die in Nordamerika übliche automatische Janney-Kupplung mit dem Treibstoff-Tender verbunden.





„Meine Herren, die Fahrt ist völlig ungefährlich. Steigen Sie ein und genießen sie satte 18 PS! Wir haben sogar eine Viergang-Schaltung."

Erstmals präsentiert KRES ein Modell im Maßstab 1:22,5. Nach dem Erfolg der Rollmodelle für TT und H0 kommt nun der motorisierte Schienentrabi für der Gartenbahner.

Unikum für den Garten

Neun von einst etwa 100 Gleiskrafträdern GKR 1 sind heute noch erhalten, sie laufen im Museumsbetrieb und erfreuen sich großer Beliebtheit. Wir berichteten im MEB 6/2015 über die Schienentrabis und stellten im gleichen Heft auch einen Eigenbau in Baugröße G vor. Möglicherweise diente dies auch als Anstoß für die Produktentwickler in Fraureuth, ihr Schienentrabi-Projekt auch im größeren Maßstab umzusetzen. Viel ist ja nicht dran am kleinen Schienengefährt, so dass der Einstieg in G vergleichsweise leicht gelingen konnte.

Der Aufbau besteht aus lackiertem Kunststoff und gibt die wenigen Details des Originals treffend wieder.. Die Montage der beiliegenden Schienenbürsten vor dem Fototermin haben wir leider versäumt. Das Verdeck kann einfach abgenommen werden, dann fällt der Blick auf die Armaturentafel mit vollständiger Beschriftung und kleinen Schaltern. Die Türen lassen sich allerdings – unüblich in der Baugröße – nicht öffnen. Der Fußraum für potentielle Modell-Fahrgäste ist durch den Antriebsblock teilweise verbaut. Der leistungsstarke Motor wirkt auf beide Radsätze, zwei Räder sind, diagonal versetzt, mit Haftreifen versehen. Vielleicht kann der Schienentrabi in naher Zukunft auch passende Beiwagen schleppen. Die Stromabnahme erfolgt über alle Räder und zusätzlich über zwei Schienenschleifer. Nach dem Abziehen des (über eine warmweiße LED beleuchteten) Frontscheinwerfers und dem Lösen von drei Schrauben kann das Gehäuse leicht abgenommen werden. Dann ist die achtpolige Schnittstelle gemäß NEM 652 zugänglich. Dies ist auch in einer sehr ausführlichen Bedienungsanleitung beschrieben. Der Einbau eines Lautsprechers ist werkseitig nicht vorgesehen, unter der Motorhaube ist aber ausreichend Platz vorhanden. Die Langsamfahrt und die moderate Höchstgeschwindigkeit sind zu loben. Der Schienentrabi ist ein gelungener Einstieg. ☐ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Proportionen; Detaillierung; Fahreigenschaften*

KONTRA: *Preis*

BESTELLNUMMER: *80000*

PREIS: *285 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒◭

KOMPAKT

Kres: Schienenfahrräder der DR für H0 und TT



Ein echtes Unikum ist das neue Schienenfahrrad von Kres. Das Vorbild hat schon seit vielen Jahren eine Heimat im Eisenbahnmuseum Schwarzenberg gefunden. Der Inhalt einer Bausatz-Packung reicht für zwei Modelle. Diese können je nach Wunsch mit oder ohne Sitzbank gebaut werden. Auch eine zentral angeordnete Sitz- und Griffposition kann statt einer seitlichen Anbringung gewählt werden. Von den beiden Spritzlingen des Zweierpacks ist je einer blau, der andere schwarz eingefärbt. Die Details, wie etwa die Sitzbank, sollte man noch selbst farblich gestalten. Die Modelle sind sehr fein und grazil ausgefallen. Sie sind reine Standmodelle und sowohl für H0 als auch für TT erhältlich. ☐ *ba*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; Filigranität; Montagefreundlichkeit*

KONTRA: *Preis*

BESTELLNUMMER: *22200 (H0), 22222 (TT)*

PREIS: *11,95 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒◭





Das Märklin-Display enthält 24 Erzwagen, die in drei verschiedenen Beschriftungs-Varianten ausgeführt sind. Die Erzladung wirkt sehr realistisch.

Märklin liefert die formneuen Erzwagen der Bauart OOtz 44 aus.

Schwer beladen

Nur 45 Wagen der mit niedrigem Oberkasten versehenen Bauart OOtz 44 wurden von 1944 bis 49 bei der Siegener Eisenbahnbedarf AG (SEAG) für den Erztransport zwischen Linz und dem Ruhrgebiet gebaut. Das hohe spezifische Gewicht erlaubte die Beladung der Selbstentladewagen aber nur bis zu einer bestimmten Höhe, daher konnte bei den Bordwänden Material gespart werden. Erwirbt man also zwei der Märklin-Displays, hätte man schon drei Modelle zu viel. Doch auch die 24 unterschiedlich beschrifteten Wagen machen als Ganzzug etwas her. Jeweils acht Modelle entsprechen unterschiedlichen Perioden der Beschriftung („DR brit. US-Zone Saarbrücken OOt", „DR brit. US-Zone OOtz 44" sowie „DB OOtz 44"), sind aber alle der frühen Epoche III zuzuordnen. Die Detaillierung ist sehr ordentlich, Farbgebung und Beschriftung sind makellos ausgefallen. Die Beladung mit echtem Erz macht sich besonders gut, schlägt sich aber auch im Preis nieder. □ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Proportionen; gute Detaillierung; exakte Farbgebung und Bedruckung; Beladung*

KONTRA: *Manche Details vereinfacht oder nicht freistehend; keine Zurüstteile; Preis*

BESTELLNUMMER: *00722*

PREIS: *791,76 Euro (UVP)*

URTEILE:

▸KOMPAKT



Herpa: Radlader Liebherr L580 für H0

Das Modell des schweren Liebherr-Radladers vom Typ L580 wurde von Herpa nun mit einem neuen Anbaugerät versehen, einem Greifer für Kurzholz. Der Greifer ist beweglich ausgeführt, das gilt auch für den gesamten Ausleger und die Knicklenkung. Der L580 im Maßstab 1:87 genügt allen Ansprüchen, die an aktuelle Baumaschinen-Modelle gestellt werden können: Sämtliche Details wurden nachgebildet, das Fahrerhaus ist perfekt verglast, die Motorhaube kann geöffnet werden. Viele Teile wie Geländer und Rückspiegel sind angesetzt. Nur der Kunststoff-Glanz stört das gute Gesamtbild etwas. □ *ba*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Detaillierung; Beschriftung; Nachbildung verchromter Teile; Funktionsumfang; Bereifung*

KONTRA: *Plastikglanz; Preis*

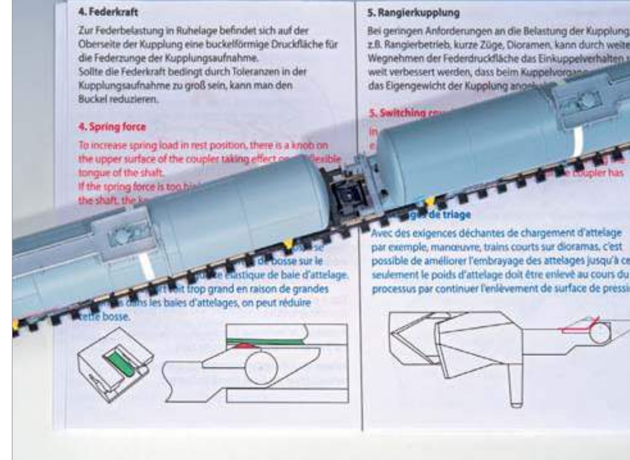
BESTELLNUMMER: *306843*

PREIS: *34,95 Euro (UVP)*

URTEILE:



So muss es sein: Die links eingesetzte SK-Kupplung passt exakt zur Höhenlehre.



Eine sehr ausführliche Gebrauchsanweisung liegt bei.

Nach drei Jahren Entwicklungszeit kommt eine neue N-Kurzkupplung auf den Markt. Die SK-Kupplung bietet eine ganze Menge an Vorteilen.

Kurz und kompatibel

Lange Zeit gab es für die N-Bahner nur eine Kupplung, die alle wichtigen Hersteller verwendeten und deren Kopf gemäß NEM 356 genormt ist. Dann kam, noch vor der Einführung von Kurzkupplungskulissen, die unpraktische Roco-Kurzkupplung, schließlich folgte die Fleischmann-Profikupplung als kulissengeführte Kurzkupplung. Die drei Systeme waren nicht kompatibel. Der Kleinserienmarkt bot und bietet weitere Lösungen für engeres Kuppeln an, doch der große Wurf fehlte bislang.

Die N-Spezialisten von Spurneun und Schlag-Modellbau entwickelten nun eine vollständig neue N-Kupplung, die zur Standardkupplung kompatibel ist und trotzdem als vollwertige Kurzkupplung wirkt, da die weitgehend knicksteife Verbindung die Kulissen zuverlässig anlenkt. Eine zusätzliche seitliche Lasche (siehe Bild links) ermöglicht dies. Weitere Vorteile sind ein leichteres Einkuppeln durch verringerte Federkraft und eine zuverlässige Kupplungsverbindung. Voraussetzung ist die richtige Höhenlage, die mit Hilfe der mitgelieferten Lehre aus gelasertem Karton überprüft werden kann. Die sehr gute Anleitung gibt auch Tipps zur Höhenkorrektur. ☐ *abp*



Ein langer Weg liegt zwischen den ersten Mustern aus Messingguss und dem Endprodukt.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Kurzkupplung mit Kulissenanlenkung; weiches Einkuppeln; voll kompatibel zur N-Standardkupplung*

KONTRA: –

PREIS: *9,80 Euro (10 Stück) / 89 Euro (100 Stück)*

URTEILE:

UNSERE BEWERTUNG

5 Schluss-Signale:	**super**
4 Schluss-Signale:	**sehr gut**
3 Schluss-Signale:	**gut**
2 Schluss-Signale:	**befriedigend**
1 Schluss-Signal:	**noch brauchbar**

Von Herpa kommt das Modell der nagelneuen Scania-Zugmaschine CR 20.

King of the Road

Für den Laien ist der Eindruck ähnlich: Wie sich heutige Autos in der Formensprache immer mehr angleichen, so sind auch die Zugmaschinen der wenigen verbliebenen europäischen Hersteller kaum noch zu unterscheiden. Der Fachmann und auch der Trucker sehen das sicher anders und daher ist es auch für Herpa Pflicht, die neuesten Versionen der Könige der Landstraße auch im Modell vorzustellen. Die Modelle der von Scania erst 2017 vorgestellten R-Baureihe kommen als rote, dunkelblaue oder gelbe Varianten in den Handel und besitzen das geräumige „Highline"-Führerhaus. An der Detaillierung des größtenteils aus durchgefärbtem, glänzendem Kunststoff bestehenden Modells gibt es nichts auszusetzen, insbesondere im Fahrwerksbereich. Vier Spiegel liegen als Zurüstteile bei, wir haben jedoch nur die Fahrerseite bestückt. ☐ *abp*



Pure Kraft strahlt die neue Zugmaschine des schwedischen Herstellers Scania auch im Modell aus.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Proportionen; Detaillierung; eingesetzte Fenster und Scheinwerfer; Fahrwerk; Zurüstteile*

KONTRA: –

BESTELLNUMMER: *307093*

PREIS: *14,95 Euro (UVP)*

URTEILE:



Seit 2012 bauen sieben begeisterte Modellbahner und eine Modellbahnerin gemeinsam an einem ehrgeizigen Projekt. Eine der sächsischen Schmalspurbahnen hat es ihnen besonders angetan, die im ...

... Preßnitztal

„Unser Ziel ist, in fünf Jahren alle Unterwegsbahnhöfe und den Endbahnhof der Strecke fertig zu haben." Jens Petermann spricht mit mir über „De Bimmlbahner", deren Preßnitztalbahn-Anlage und deren Philosophie, was die Modellbahn angeht. Die Gruppe legt Wert darauf, nicht als Verein oder Interessengemeinschaft bezeichnet zu werden. „Wir sind einfach Freunde, Kumpels, die sich auf einer Wellenlänge getroffen haben," ergänzt Norman Timpe, der ebenfalls bei unserem Gespräch dabei ist. Die Ansprüche der sieben Modellbahner und einer Modellbahnerin sind hoch, sehr hoch sogar. Immer wieder weisen mich meine beiden Gesprächspartner auf die Besonderheiten ihrer Anlage hin.

In Leipzig zur Modell-Hobby-Spiel 2016, wo ich die Gelegenheit hatte, die Preßnitztalbahn im Maßstab 1:87 zu fotografieren, war nur ein kleiner Teil der Module und Segmente der „Bimmlbahner" ausgestellt. Innerhalb eines kompakten Ovals waren die Nachbauten der Bahnhöfe Oberschmiedeberg und Großrückerswalde, zwei Ortsdurchfahrten und einige Streckenmodule ausgestellt. „Das war eigentlich ein guter Aufbau", meint Jens Petermann. „Wenn nur das Durchkriechen nicht wäre ..." Norman Timpe sieht noch einen weiteren Nachteil: „Der Austausch der Züge ist ohne einen Fiddle-Yard natürlich schwierig. Deshalb laufen immer dieselben Garnituren, außer man setzt den Hand-Kran ein, um mal etwas herunterzu-

Wenig Platz im engen Tal: Der (spärliche) Straßenverkehr und die Schmalspurbahn müssen sich arrangieren. Güter werden (noch) vorrangig auf die Bahn verladen.

heben. Man kann nicht schnell mal im Hintergrund etwas austauschen oder die Lok wechseln, ohne dass es der Zuschauer sieht." Die Gesamtanlage der „Bimmlbahner" ist schließlich bedeutend größer und umfasst zirka 60 Meter Fahrstrecke, davon sind 55 Meter landschaftlich gestaltet, den Rest ergeben die beiden Fiddle-Yards. Die Modellbahner wollen einen nahezu perfekten, realistischen Betrieb zeigen, die Zuschauer sehen aber gerne auch hinter die Kulissen. Besteht da ein kleiner Widerspruch? „Nur teilweise", antwortet Norman Timpe, und sagt rückblickend auf die „Ontraxs" in Utrecht: „Dort war gerade der von oben gut einsehbare Fiddle-Yard ein Anziehungspunkt für die Besucher."

Das Rollmaterial hat einen sehr hohen Stellenwert: „Gut 90 Prozent unserer Fahrzeuge sind nicht so, wie sie aus der Schachtel kommen", erklärt Petermann. „Unsere IV K von Bemo, insgesamt 13 Stück, stellen alle unterschiedliche Versionen dar. Alle sind aus Bausätzen gebaut und natürlich gealtert." Eine sehr wichtige Eigenschaft der Modelle ist über die Fotos jedoch nicht vermittelbar: „Wir haben zirka 20 Loks mit Sound, und zwar auch hier exakt nach Vorbild. Den Sound-Einbau machen wir in Zusammenarbeit mit Henning-Modellbahn. Wir verwenden ausschließlich seine Sound-Projekte, und zwar in exklusiver Version für die ‚Bimmlbahner', zum Beispiel für die IV K, VI K und VII K oder die V 36. Als Nächstes kommt die I K dran, das kommt auch den LGB-Bahnern zugute." „Wir fahren ja auf der Ausstellung mit Pfeif-Signalen", ergänzt Norman Timpe, „in den Bahnhof wird reingepfiffen mit Lang-Kurz-Lang. Dieses Signal ist mit einerr F-Taste auf den Endgeräten abrufbar. Für die VI K haben wir zusammen mit Henning Originalaufnahmen im Preßnitztal gemacht. Da gibt es

Fast alle Fahrzeuge sind verfeinert und gealtert



Hinter der Wartehalle des Bahnhofs Oberschmiedeberg liegt – wie beim großen Vorbild – das Produktionsgebäude der Pappenfabrik. Über den Anbau werden G-Wagen direkt beladen.



Nur ein Gleis und eine Weiche: Trotzdem wird dem Betrachter des winzigen Anlagenausschnitts in Anbetracht des hochdetaillierten Kleingartens so schnell nicht langweilig.

zum Beispiel auch authentische Rangieransagen. Viele fragen uns dann, ob denn das überhaupt geht in H0e. Mit etwas Aufwand schon, der Sound kommt auch immer aus der Lok." Die VII K der „Bimmlbahner" hat sogar eine Triebwerksbeleuchtung und einen beweglichen Schmierpumpenantrieb, das ist schon fast Spur-0-Standard. Wichtig sind für meine beiden Gesprächspartner auch die Rollwagenzüge auf ihrer Anlage. „Wir fahren die in vorbildgerechter Länge, das ist ein bisschen unser Tick. Viele Vereine hängen vielleicht mal einen Rollwagen in den Zug, wir fahren auch mit sieben oder acht. Auf der Ontraxs gerade eben waren es auch mal elf Wagen. Das ist betriebssicherer als man denkt, wenn alle Fahrzeuge vernünftig verladen werden." Auch vierachsige Drehgestellwagen werden befördert, dann auf zwei Rollwagen. Die Regelspurwagen bleiben alle auf ihren Rollwagen, das ermöglicht Verbesserungen: „Die Kupplungskulissen nehmen wir heraus, stattdessen setzen wir Originalkupplungen und Bremsschläuche ein, dazu kommen RP 25-Radsätze. Alle Fahrzeuge sind betriebsgerecht gealtert", erklärt Norman Timpe. Eine Umsetzanlage für die Normalspurwagen wird man auf der Anlage der „Bimmlbahner" demnach nicht finden? „Das wäre ja dann in Wolkenstein", meint Jens Petermann. Der Nachbau des Anschlussbahnhofes bleibt aber illusorisch: „Mit elf Metern Länge und 1,5 Metern Breite, wer soll das bauen?" Irgendwo finden also auch die engagiertesten Modellbahner ihre Grenzen. „Der Bahnhof Jöhstadt wird nun im nächsten Schritt komplett ausdetailliert und zeigt sich dann in Ausstellungs-Version", stellt Petermann die nächsten Ziele für die nahe Zukunft vor.

Doch ich will noch einmal zurück zur Anlage. Sind denn die beiden, von Timo Schmitt erbauten Ortsdurchfahrten authentisch? „Die von Oberschmiedeberg ist

Enge Ortsdurchfahrten sind typisch fürs Erzgebirge

nach Vorbild gebaut, dargestellt ist die Ausfahrt in Richtung Steinbach", berichtet Timpe. „Die dortige Wartehalle ist heute noch erhalten. Dahinter liegt das Produktionsgebäude der Pappenfabrik. In dem Anbau mit der großen Gaube war ein Fahrstuhl. Mit dessen Hilfe wurde die Fertigware in G-Wagen verladen. Das Haus hat sogar eine Inneneinrichtung, mit Erich auf der Toilette ...". Der Bahnhof Oberschmiedeberg steht normalerweise um 180 Grad gedreht in der Ausstellungsanlage. Doch die Bedienerseite ist offensichtlich genauso sehenswert. „Wir wollen auch was Gutes sehen", wirft Jens Petermann ein, „wir bauen ja nicht nur für die Zuschauer." Auf den aus-

ANLAGEN-STECKBRIEF

- 16-teilige H0-Ausstellungsanlage
- **Fläche:** 8 x 2,50 Meter
- **Erbauer:** „De Bimmlbahner"
- **Bauzeit:** Seit Ende 2012
- **Epoche:** III
- **System:** Zweileiter-Gleichstrom
- **Fahrbetrieb:** Digital (ESU-ECoS II mit Smartphones)
- **Gleismaterial:** Tillig, Weichen Glöckner
- **Rollendes Material:** Bemo, Technomodell, Veit-Modellbau, PTM Präzisionstechnik & Modellbau GmbH u.a.



Die Ortsdurchfahrt Oberschmiedeberg im Straßenplanum entspricht dem konkreten Vorbild. Im Gegensatz zum Aufmacherbild läuft die IV K hier richtig, mit dem Tender voraus.

In schwindelerregender Höhe: Auf dem ebenfalls von Timo Schmitt gebauten Viadukt überwindet der Zug ein abgelegenes Erzgebirgstal.



Der IK-Zug hat Oberschmiedeberg verlassen. Im Hintergrund ist der Anschluss „Neubert" zu sehen.



Das Viadukt (Micro Engineering) besitzt kein konkretes Vorbild. Es ist ähnlichen Vorbildern wie dem Stützengrüner Viadukt oder dem Hüttengrundviadukt nachempfunden.

gewählten Bildern nicht zu sehen ist die große Trockenhalle der Pappenfabrik. Auch diese wurde genau nach Vorbild in H0 als gelasertes Unikat umgesetzt. „Die entspricht den Originalmaßen, auch wenn sie damit das Segment ein wenig erschlägt. Aber das ist unsere Philosophie: Wenn das Gebäude im Original 30 Meter hatte, dann war das eben so, dann wollen wir keine Karikatur auf die Anlage stellen", erklärt Norman Timpe. Vor der Trockenhalle liegt ein sehr schön detaillierter Kleingarten. Von wem stammen denn die Vögel auf dem Dach? „Die sind entweder von Preiser oder von Heiko Jeuter von der Schwabengarage", weiß Jens Petermann. „Letztere sind ja handgeschnitzt aus Polystyrol. Es gibt schon auch andere Perfektionisten, wir sind da gar nicht mal die größten." Im Anschluss an die Trockenhalle folgte in Oberschmiedeberg die Spänefabrik Neubert, das wurde im Modell genauso nachgebildet. Der Klappdeckelwagen im Anschlussgleis dient der trockenen Verladung ihrer Erzeugnisse. Alle diese Gebäude sind im Eigenbau entstanden, aber gilt das auch für die andere Ortsdurchfahrt? „Die zweite Ortsdurchfahrt ist grundsätzlich nicht nach Vorbild gebaut", sagt Timpe, „aber so, wie es hätte sein können. Sie ist auch etwas an die Strecke Wilkau-Hasslau – Carlsfeld angelehnt. Es gab ja mehrere Orte im Erzgebirge, in denen die Strecke neben dem Straßenplanum lag, auch an der Linie von Grünstadtel nach Oberrittersgrün. Die Schmalspur hat sich eben oft mitten durch den Ort geschlängelt." Wurden dort trotzdem Eigenbau-Gebäude verwendet, will ich wissen. „Nein, dort stehen auch modifizierte Auhagen-Bausätze. Wir haben auch Bausätze der Modellmanufaktur Beckert als Vorlage genommen, diese dann aber aus anderen Materialien nachgebaut." Ist in Einzelfällen die Detaillierung nicht ausreichend, suchen die „Bimmlbahner" offensichtlich nach besseren Lösungen. Ich meine zwar in unserem Gespräch, dass es doch nicht darauf ankäme, ob ein Fenstereinsatz etwas gröber oder feiner sei.



Typisch für die Preßnitztalbahn waren die langen Rollwagenzüge. Die „Bimmlbahner" scheuen sich nicht davor, auch lange Garnituren einzusetzen.



Sehr kompakt als Rundkurs war die Anlage der „Bimmlbahner" in Leipzig aufgebaut. Trotzdem gab es eine bemerkenswerte Fülle an Details zu entdecken.

FOTO: DE BIMMLBAHNER


Auch das Modell des VT 137 322 (Technomodell) drehte seine Runden. Wie alle Triebfahrzeuge auf der Anlage wurde es digitalisiert und verfeinert.


„Irgendwo im Erzgebirge", so beschreibt der Erbauer die Lage seiner Strecke am Waldrand. Bemerkenswert sind die Fichten.

Die Gesamtanlage müsse eben stimmen, der Gesamteindruck sei wichtig, da könne man doch über kleine Ungenauigkeiten hinwegsehen. „Herr Bauer-Portner ...", unterbricht mich Jens Petermann mit ernster Stimme, „wir machen da keine Abstriche. Das Wort mit K wird vermieden!" – „Der Kompromiss?" frage ich zurück. „Na ja, war nur Spaß. Aber wir versuchen schon, uns soweit wie möglich am Vorbild zu orientieren." Die Voraussetzungen dafür sind bei den „Bimmlbahnern" sehr gut: „Wir befinden uns in der glücklichen Lage, drei Kleinserienhersteller in der Gruppe zu haben. Es gibt für alles einen Spezialisten, für die Digitalisierung und Spezialeffekte oder für die Detaillierung und die Vegetation." Jens Petermann ist einer davon. Als „Der Baummetz" bietet er maßstäbliche Bäume mit feinster Rindenstruktur an. Die Miniaturen wirken so realistisch, dass sich sogar winzigste Eichhörnchen im Modellwald angesiedelt haben. Die Suche nach ihnen im Bogenmodul (Bild rechts oben) begeistert

Drei Kleinserienhersteller sind mit von der Partie

nicht nur die Kinder auf den Ausstellungen. Als zweiter Hersteller ist „KoTol" mit von der Partie. Mario und Erika Koch sorgen mit ihren allerfeinsten Produkten für die realistischen Details, natürlich auch auf der Anlage der „Bimmlbahner". Es ist tatsächlich außergewöhnlich, wie viele winzige und die Besucher regelmäßig faszinierende Szenen auf dem nur kleinen Ausschnitt der gesamten Anlage zu entdecken sind. Als dritter Kleinserienhersteller ist Sebastian Künzel („Modellbahn im Detail") zu nennen, Spezialist für Straßenfahrzeuge, Landtechnik, Baumaschinen und Ähnliches.

Die „Bimmlbahner" werden sehr bald wieder unterwegs sein, der nächste Ausstellungstermin steht schon fest: das Bahnhofsfest der Preßnitztalbahn zu Pfingsten (3. bis 5. Juni) in Jöhstadt. Ein Besuch lohnt sich nicht nur wegen des Dampfbetriebs, sondern auch wegen der großen Modellbahnausstellung in der Fahrzeughalle. Infos: www.bimmlbahner.de. ☐ *abp*

FOTOS (12): ANDREAS BAUER-PORTNER


Auch der Bahnhof Großrückerswalde ist exakt nach Vorbild gebaut. Wieder ist es der perfekt gealterte Rollwagenzug, welcher die Ruhe im Preßnitztal kurz unterbricht.

Letzte Gelegenheit: Nur noch bis Ende Juni 2017 ist die herrliche H0-Großanlage, die in Bad Driburg die letzten Monate der Jumbo-Hochburg Ottbergen beschwört, zu bestaunen.

Der Zeitfaktor



Die allerletzte Hochphase des traditionsreichen Dampflok-Bahnbetriebswerks Ottbergen gibt die Modellbundesbahn in H0 vortrefflich wieder.

An Tagen wie diesem, an dem mir Karl Fischer mitteilt, dass die traumhafte Modellbundesbahn-Anlagenschau in Bad Driburg ihre Pforten zu schließen gedenkt, bleibt Wehmut und ein intensives Gefühl des drohenden Verlustes. Es mag trivial klingen, aber gerade in diesen unruhigen und schnelllebigen Zeiten hat nicht nur unsereins doch ein starkes Bedürfnis nach Konstanz, nach festen Bezugspunkten, die aufzusuchen, uns ob ihrer Vertrautheit Wiedersehensfreude und anregende Stunden abseits der Alltagssorgen bescheren.

Und nun dies: Die mit einem stimmungsvollen Bahnhofsfest und Tausenden von begeisterten Gästen am 14. Oktober 2005 im historischen Bad Driburger Bahngüterschuppen eröffnete H0-Großanlage steht vor dem Aus. Das Ende kommt fast auf den Monat genau 40 Jahre nach dem Dampf-Aus bei der Bundesbahn und 41 Jahre nach der Schließung des legendären Bahnbetriebswerks Ottbergen. Genau an



Der Inselbahnhof Ottbergen: Seiner Bedeutung als Bahnknoten und Zugbildungs-Bf in früheren Zeiten verdankt er seine besondere Lage, die es Reisenden 1975 gar nicht so einfach machte, die Bahnsteige zu erreichen, wie hier getreu nach Vorbild in 1:87 zu erkennen ist.

dessen letzte Phase, nämlich den Sommer 1975, als noch die Dreischläger der Baureihe 44 im Osning und Weserbergland vor ihren schweren Güterzügen brüllten, hat die Modellbundesbahn in eindrucksvoller und vorbildlicher Weise erinnert. Und nun geht hier den Dampflokomotiven in 1:87 symbolisch auch das Feuer aus?

„Im Traum wäre uns nicht eingefallen, dass die Modellbahnschau einmal nicht mehr sein wird“, macht Karl Fischer deutlich, dass ihm und seinem Mitstreiter Norbert Sickmann die Entscheidung, einen schmerzlichen Schlussstrich zu ziehen, alles andere als leicht gefallen ist. „Aber Umwälzungen und Veränderungen führen dazu, dass für einen Besuch unserer Mo-

Für Schauanlagenbesuch bleibt stetig weniger Zeit

dellbundesbahn immer weniger Zeit bleibt“, lässt der inzwischen 44-jährige Eisenbahn- und Modellbahn-Enthusiast durchblicken, wo der Schuh drückt: Die Besucherzahlen sind zwar seit der auch vom personellen Aufwand her notwendigen Beschränkung auf die ausschließliche Sonntagsöffnung konstant, aber große Sprünge sind damit nicht zu machen. „Den demnächst auslaufenden Mietvertrag zu verlängern, wäre ein zu großes Risiko“, kann Karl Fischer als Diplom-Kaufmann vor der Realität nicht die Augen verschließen.

Verständlich, dass Fischer und Sickmann Herr über ihre Entscheidungen bleiben wollen, statt irgendwann notgedrungen aufgeben zu müssen, aber mehr als nur schade ist diese Wendung der Dinge trotzdem!

Unser Fotograf Markus Tiedtke, selbst ein versierter Modellbauer, und ich haben über mehr als ein Jahrzehnt Werden und Perfektionieren dieser so überaus ambitionierten Großanlage begleitet. Wir waren von Anfang an beeindruckt vom ehrgeizigen Konzept und der Hartnäckigkeit, mit der Karl Fischer seinen Kindheitstraum verwirklichte. Wer wie ich Ottbergen und sein Dampflok-Bahnbetriebswerk seit den 50er-Jahren kannte und auch seinen absehbaren Niedergang bis zum endgültigen Ende am 29. Mai 1976 erlebt hat, musste einfach begeistert sein, sozusagen die Wiederbelebung, wenn auch ein paar Nummern kleiner, bewundern zu können.

Die einmalige Atmosphäre dieser ihresgleichen suchenden H0-Großanlage im 1863 erbauten Güterschuppen des Bad Driburger Bahnhofs beruht nicht zuletzt auf der Verwirklichung eines höchst ehr-



Maßnehmen vor dem 15-ständigen Lokschuppen: Genau wie beim Ottberger Vorbild inklusive der Schutzmauer ist auch en miniature das Drehen der schwarzen Riesen Zentimeterarbeit.

Wenn es Nacht wird im Bahnbetriebswerk Ottbergen und die Lichter auf dem Bw-Areal angehen, kehrt noch lange Stunden keine Ruhe ein.

geizigen Vorhabens: Die detail- und maßstabsgetreue Darstellung des Bahnbetriebswerks und des Insel- und Zugbildungsbahnhofs Ottbergen sowie des Bahnhofs Bad Driburg und von Abschnitten der damaligen Kursbuchstrecke 206

Vorbildlicher Betrieb in detailgetreuem Umfeld

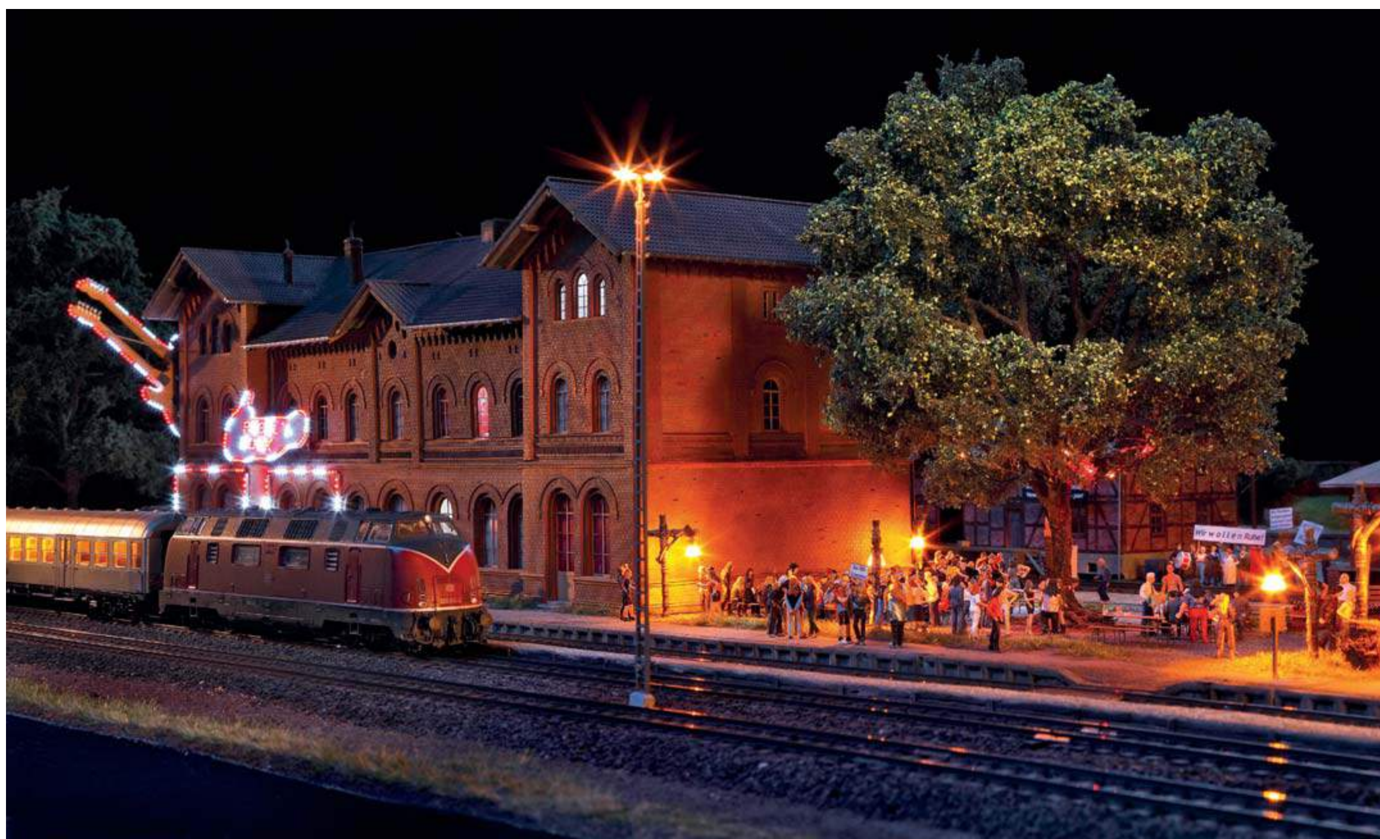
über Kreiensen, Ottbergen und Bad Driburg, angereichert mit Vorbildmotiven aus Osning und Weserbergland. Und damit noch nicht genug, sollten selbst alle typischen Betriebsabläufe dem geneigten Publikum nach und nach vorbildgetreu gezeigt werden. Lokwechsel, Vorspannbildung, Sperrfahrten, Rangieren von kurzen Übergabezügen und Zugzusammenstellungen ließen manch kenntnisreichen Gast mit der Zunge schnalzen und bei weniger Kundigen doch immerhin ob des abwechslungsreichen Schienenverkehrs keine Langeweile aufkommen.

Früchte trug auch in diesem Zusammenhang der schon in der Planungsphase geknüpfte Kontakt mit ehemaligen Ottberger Bundesbahnern. Schließlich war Karl Fischers Ansatz, ausgelöst von frühkindlichen Erinnerungen, ja zunächst einmal der, die Modellbahn als Mittel zum Zweck der Erinnerung an das legendäre Jumbo-Auslauf-Bw Ottbergen für die Nachwelt zu nutzen.

Eine weitere Initialzündung erfolgte, als der gebürtige Brakeler im Zuge seiner Recherchen auf die mit ihrem berühmten Ottbergen-Buch auch hierzulande bekanntgewordenen Schweizer François und Bernard Huguenin traf. Das Brüderpaar fing auf Anhieb Feuer: „Als ich sein Projekt kennenlernte, war eine Unterstützung dieses Vorhabens sofort klar", erzählte mir François vor über zehn Jahren. Und wie wertvoll diese Unterstützung werden sollte, zeigte sich insbesondere in den akribischen und selbstredend vorbildgetreuen Konstruktionszeichnungen und Bauten, die Bernard beisteuerte. Eins seiner Werke wird freilich wohl unvollendet bleiben. Das Funktionsmodell des Steinbruchbetriebs, jüngste Aktivität auf der 2009 ums fiktive



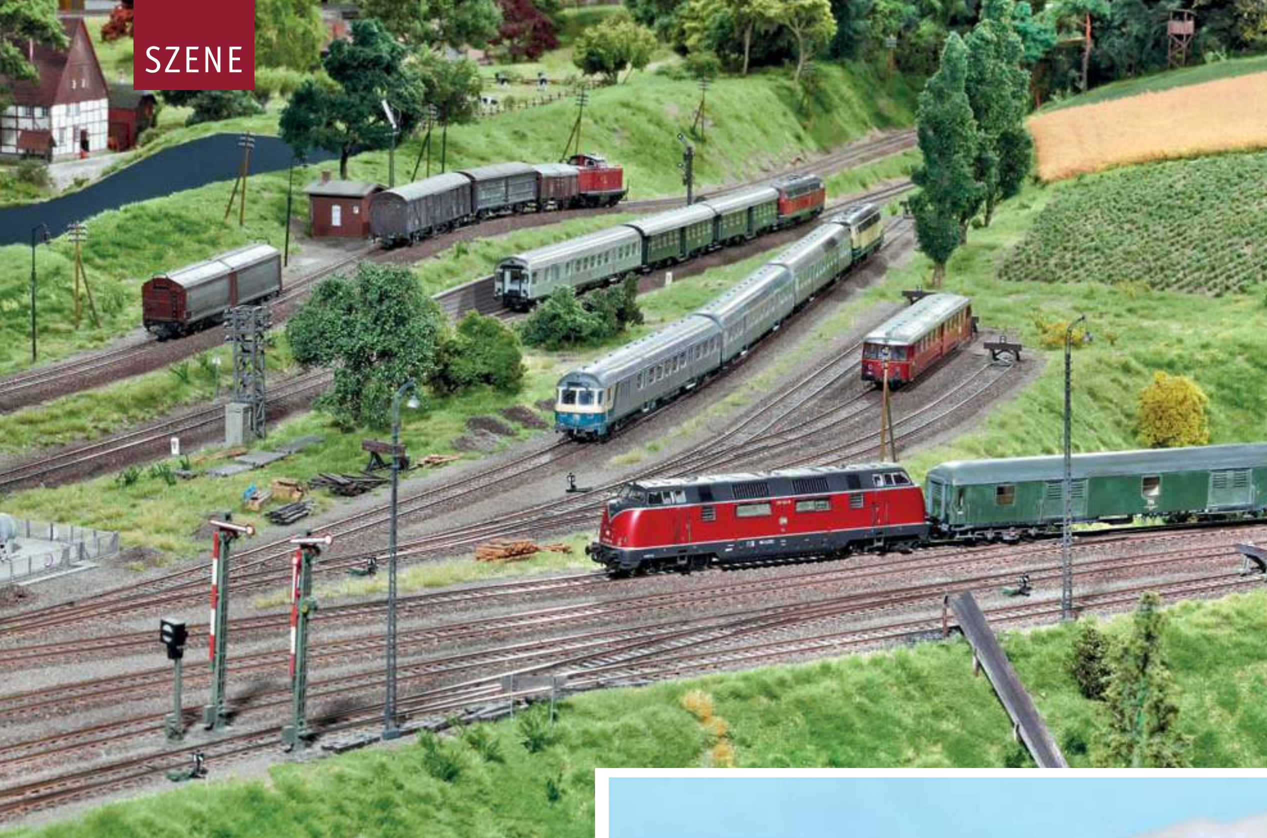
Im Backhaus wird zu spätabendlicher Stunde noch das beliebte Steinofenbrot gebacken. Vorbild für das schmucke Fachwerkgebäude nebenan ist der Gasthof „Zur Meierei" in Brakel, ein gern besuchter Ort für gesellige Stunden im Kreise der Modellbundesbahn-Betreiber.



In Weserstein, für dessen Bahnhof das Empfangsgebäude in Brakel Pate stand, wird zur Freude des Publikums die Nacht zum Tage gemacht.

Weserstein erweiterten Anlage, hat die Arbeit trotz des nach großen Schwierigkeiten inzwischen fertiggestellten Transportbandes noch nicht aufnehmen können.

Eine ganze Reihe namhafter Modell- und Anlagenbauer wie Gerhard Dauscher und Michael Butkay, allesamt Meister ihres Fachs, haben auf dieser nicht nur mich immer wieder und keineswegs erst nach dem Genuss eines „Schwarzen Gesellen" beeindruckenden Miniaturwelt der Superlative ihre Spuren hinterlassen. Nicht zu



Osteinfahrt Ottbergen: Der Traktionswandel ist sowohl im Fern- wie im Nahverkehr in vollem Gange und wird in der auf den Sommer des Jahres 1975 festgelegten H0-Modellbundesbahn auch vorbildgerecht dargestellt. Links im Hintergrund fällt der Blick auf den für die Zugzusammenstellung wichtigen Ablaufberg.

vergessen der Anteil Norbert Sickmanns, der in den letzten Jahren als alleiniger Betriebstechniker für das Funktionieren der immer aufwendigeren digitalisierten Betriebsabläufe die Verantwortung trug.

Viel Zeit und Geld in den Bestand investiert

„Unsere Strategie ist allerdings gescheitert", räumt Karl Fischer selbstkritisch ein und erklärt: „Wir haben viel Zeit und viel Geld in deutschlandweit einmalige Verbesserungen der bestehenden Anlage investiert, doch das honoriert nur das Fachpublikum. Für die Laufkundschaft reicht das nicht zum Wiederkommen." Dazu müsste regelmäßig erweitert werden, „aber das ist", so Fischer, „mangels Platzes im historischen Güterschuppen einfach nicht mehr möglich!"



Die Westein- beziehungsweise -ausfahrt erkennen ehemalige Ottberger Eisenbahner nicht nur anhand der Betriebssituation, stimmen doch in H0 alle Details inklusive der Chausseebäume.



Zwei Jumbos der Baureihe 44 meistern in H0-Doppelbespannung vor langem Güterzug die Egge-Steigung. Im Lkw als Kind Karl Fischer, der Initiator der Großanlage, neben seinem Vater.

Doch für einen Moment wischen Karl Fischer und Norbert Sickmann alle trüben Gedanken beiseite. „Jetzt freuen wir uns erst einmal riesig darauf, mit all unseren Freunden und Stammgästen, aber auch mit Erstbesuchern und Neuentdeckern die auf 1:87 verkleinerten Ottberger Dampflokomotiven noch bis Ende Juni gebührend zu würdigen", erklärt das Duo unisono. Dazu besteht ab Gründonnerstag, 13. April, nun wieder wie früher gewohnt von Donnerstag bis einschließlich Sonntag und jeweils von 11 bis 18 Uhr noch die Gelegenheit.



Windräder gab´s noch nicht, wohl aber Trafohäuschen und bei der Feldarbeit in der idyllisch anmutenden Tallage wurde durchaus noch auf Muskelkraft gesetzt.

Ein Fall für die Feuerwehr: Ein technischer Defekt an diesem Mähdrescher führt zu einem Einsatz der H0-Floriansjünger.



An den letzten Öffnungstag, den 30. Juni 2017, einen Freitag, denken die Zwei freilich mit gemischten Gefühlen. „Es ist doch unser Lebenswerk", macht der inzwischen 44-jährige Karl Fischer keinen Hehl aus seiner derzeitigen Gemütslage. Und wer weiß schon, eine zaghafte Hoffnung, dass es irgendwie, irgendwann und irgendwo vielleicht doch noch einmal weitergeht, hat bekantlich noch niemandem geschadet. Es wäre Idealisten wie Karl und Norbert wirklich zu gönnen und uns allen zu wünschen! ☐ *Karlheinz Haucke*

FOTOS: MARKUS TIEDTKE

Fällige Brückeninspektion: Unterwegs nach Ottbergen passiert der mit der 44 bespannte schwere Güterzug diesen Streckengänger.

Am 15. April 2015 erreichte die Mallet 11sm die Rampenstrecke noch auf einer Probefahrt. Auch bei unserer Veranstaltung zum Goldenen Gleis wird sich ein ähnliches Motiv bieten.

FOTO: JOACHIM BÜGEL/BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

Branche unter Volldampf

Auch das vergangene Jahr bot dem Modellbahner und Bastler eine enorme Fülle, das Angebot an Neuheiten war üppig und hochwertig. Ein weiteres Mal kürten die Leser der Verlagsgruppe Bahn die beliebtesten Modelle. Wir präsentieren Ihnen die 19 Sieger.

Die Sieger des Neuheiten-Jahrgangs 2016


Kategorie A: Märklin 95 der DB für H0


Kategorie H: Weinert 01 der DB für H0


Kategorie B: Brawa 175 der DB für H0


Kategorie I: Brawa y3g-Wagen der DB für H0


Kategorie C: Piko V200.1 der DB für H0


Kategorie J: Brawa BTms 58 der DB für H0


Kategorie O: Faller Kloster Bebenhausen für H0


Kategorie D: Tillig 95 der DR für TT


Kategorie K: Minitrix Doppelstockwagen für N


Kategorie P: Auhagen Fabrik für TT


Kategorie E: Fleischmann E69 der DRB/DB für N


Kategorie L: Liliput Uerdinger Kesselwagen für N


Kategorie Q: KM1 Bahnhof Gerstetten für 1


Kategorie F: Lenz 24 der DB für Spur 0


Kategorie M: Märklin vierachsige Abteilwagen für 1


Kategorie R: Herpa Büssing 8000 für H0


Kategorie G: Hobbytrade MT der DSB für H0


Kategorie N: Faller Segmentdrehscheibe für H0


Kategorie S: Märklin Central Station CS3plus



FOTOS (2): DAGMAR KRAPPE

Dampflokromantik aus dem letzten Jahrhundert: Der Vulkan-Express auf der Brohltalbahn wird noch per Hand und aus Weidenkörben bekohlt. Nur der Radlader passt nicht so recht.

Die endgültige Sieger-Kür würde auch uns schwer fallen: Sage und schreibe 140 Modelle und Produkte in 19 Kategorien standen zur Wahl. Jeder Kandidat wurde dazu von uns mit Bedacht in die Vorschlagsliste aufgenommen. Ein weiteres Mal haben erfreulich viele Leserinnen und Leser die Qual der Wahl auf sich genommen, uns ihre Favoriten in den jeweiligen Kategorien zu nennen. Doch als Belohnung gab es schließlich attraktive Preise zu gewinnen. Wir möchten uns herzlich für Ihre Teilnahme und Unterstützung bedanken, egal ob uns Ihre Stimmen per Postkarte, Fax oder E-Mail oder ganz bequem über unsere Online-Umfrage erreicht haben.

Überraschungen waren eher die Ausnahme, der Sieger-Jahrgang 2016 war im Wesentlichen durch klare Favoriten geprägt, die schließlich das Rennen machten. Als Beispiel sei das Kloster Bebenhausen in der Baugröße H0 von Faller genannt. Vermutlich werden nicht alle Modellbahner den sehr aufwendigen Bausatz vor der Wahl zusammengesetzt haben, doch das Engagement des Herstellers, ein solch herausforderndes Projekt in ein erfolgreiches Produkt umzusetzen, wurde offensichtlich honoriert. Auch Auhagens Fabrik für die TT-Bahner war ein absehbarer Gewinner. In der immer noch beliebtesten Kategorie, den H0-Dampfloks, stritten die Modelle zumindest dreier beliebter Baureihen um den Sieg. Das Rennen machte schließlich die „Bergkönigin“ von Märklin. Die Baureihe 95 konnte gleich noch einen zweiten Sieg heimtragen, denn auch in TT war die schwere Tenderlok die Gewinnerin, in diesem Fall recht eindeutig als Modell von Tillig. Arnolds Umsetzung des gleichen Vorbildes kam leider einige Wochen zu spät auf den Markt, sonst wäre es in der Kategorie D sicher spannend geworden.

Die klaren Favoriten setzten sich meist durch

Eine kleine Überraschung war der Gewinner bei den Loks der großen Spuren. Vielleicht wegen des im Vergleich zur Spur 1 noch eher knappen Angebots in der nächst kleineren Baugröße 0 bekam die 24 von Lenz so viele Stimmen, dass es für den Sieg reichte. Knappe Entscheidungen gab es angesichts eines attraktiven Feldes der Konkurrenten auch bei den Loks der Baugröße N, wo mit der E 69 der kleinste Kandidat schließlich das Rennen machte. Bei den H0- und N-/TT-Güterwagen sowie den Straßenfahrzeugen für die Baugröße H0 verhielt es sich ähnlich.

Möchten Sie selbst einmal erleben, wie unsere begehrten Trophäen den Herstellern in feierlichem Rahmen übergeben werden? Wir bieten Ihnen diese einmalige Chance mit unserem Gewinnspiel (siehe gegenüberliegende Seite oben). Seien Sie mit dabei und lernen Sie die Vertreter der Hersteller und die Verlagsmitarbeiter persönlich kennen.

In diesem Jahr geht es zur Verleihung der „Goldenen Gleise“ ins Brohltal. Unser Gastgeber am 18. Mai 2017 ist die Brohltalbahn mit ihrem Vulkan-Express. Nach einer rund 1 1/2-stündigen Fahrt mit dem Sonderzug (13 Uhr ab Brohl) beginnt unsere Veranstaltung nach einem kleinen Imbiss und dem Sektempfang gegen 15.15 Uhr im Bahnhof von Engeln. Die Rückfahrt des Sonderzuges wird gegen 18 Uhr ab Engeln sein, nach einer Fahrtzeit von zirka 40 Minuten ohne Halt erfolgt der Ausstieg der Ehrengäste und Verlagsmitarbeiter in Burgbrohl. Die 30 Lesergewinner fahren dann weiter bis nach Brohl. Unser Sonderzug wird im Abschnitt Brohl-Oberzissen von einer einzigartigen Maschine befördert, der „11 sm“. Die 1909 gebaute Mallet-Lok wurde vor zwei Jahren wieder in Betrieb genommen und ist die letzte erhaltene Original-Brohltal-Lok. □ *abp*



Lokführer Günter Voeller ist sichtlich begeistert von den Fahreigenschaften der Mallet des Baujahres 1906, auch wenn der Regler wegen der beiden Triebwerke beim Anfahren vorsichtig bedient werden will.



GEWINNSPIEL ZUR PREISVERLEIHUNG

Auch dieses Mal nehmen wir Sie wieder mit, wenn am 18. Mai 2017 die Preise überreicht werden. Dabei erhalten 30 Leserinnen und Leser von Eisenbahn-Journal, MIBA, MODELLEISENBAHNER und ZÜGE die Gelegenheit, an der attraktiven Sonderzugfahrt von Brohl nach Engeln teilzunehmen. Die interessante Geschichte der meterspurigen Brohltalbahn und der wieder in Betrieb genommenen Mallet „11sm“ haben wir Ihnen bereits im MODELLEISENBAHNER 8/2015 vorgestellt. Die Mitfahrt mit unserem Dampf-Sonderzug aus dem Rheintal heraus über die Rampenstrecke mit der beachtlichen Steigung von 1:20 nach Borgbrohl und weiter über die Höhen der Eifel ist ein einmaliges Erlebnis (Infos zur Bahn: www.vulkan-express.de). Abfahrt in Brohl ist um 13 Uhr. Darüber hinaus bietet sich Ihnen die Möglichkeit, in ungezwungener Atmosphäre zahlreiche Vertreter der Modellbahnhersteller sowie Mitarbeiter der Verlagsgruppe Bahn kennenzulernen. Hagen von Ortloff, bekannt aus der Fernsehsendung „Eisenbahn-Romantik“, führt wie gewohnt souverän durch die Veranstaltung (Dauer: 13 bis 18 Uhr).

Schicken Sie eine Postkarte mit dem Stichwort „Goldenes Gleis 2017“ an die Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9 a, 82256 Fürstenfeldbruck, ein Fax an die Nummer 08141-53481-150 oder eine E-Mail mit demselben Betreff an bettina.wilgermein@vgbahn.de. Einsendeschluss ist Dienstag, 2. Mai 2017 (Datum des Poststempels). Bei mehr als 30 Einsendungen entscheidet das Los. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Angestellte der Verlagsgruppe Bahn und deren Angehörige können nicht am Gewinnspiel teilnehmen. Da die Benachrichtigung im Falle eines Gewinnes kurzfristig erfolgt, bitten wir um die Angabe Ihrer vollständigen Anschrift mit Telefonnummer.

Das sind die Leser, die gewonnen haben:

1. Preis: Einkaufsgutschein über 1500 Euro von Conrad Electronic
Ulrich Kalusa, 98529 Suhl.

2. Preis: Bahnreise im Wert von 1000 Euro von IGE Hersbruck
Alfred Wildfeuer, 94261 Kirchdorf.

3. Preis: Einkaufsgutschein über 500 Euro von Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt
Dieter Ewers, 59269 Beckum.

Fünfmal je ein Triebfahrzeug-Modell:
Florian Witte, 38820 Halberstadt; Jan-Mike Dittrich, 18059 Rostock; Hans-Georg Knapp, 70794 Filderstadt; Wolfgang Fröscher, 89275 Elchingen; Jörg Hermann Zirnbauer, 82178 Puchheim.

Zehnmal je ein Wagen-Modell:
Henry Bräuer, 01662 Meißen; Michael Hahn, 07907 Schleiz; Max Berger, 06846 Dessau; Robert Fischer, 90411 Nürnberg; Dieter Striegler, 91217 Hersbruck; Günter Biener, 97350 Mainbernheim; Rainer Kellermann, 99891 Tabarz; Otto Grassauer, A-1100 Wien; Heinz Mohr, 67657 Kaiserslautern; Dieter Mangold, 71394 Kernen.

15-mal je einen Gebäude-Bausatz:
Heinz Feil, 74541 Vellberg; Michael Homann, 34396 Liebenau; Stephan Bretschneider, 98553 Schleusingen; Rüdiger Schierz, 86167 Augsburg; Klaus Grießbach, 80638 München; Martin Peschel, 14656 Brieselang; Ulf Harling, 14513 Teltow; Fabian Koßack, 28277 Bremen; Andreas Sobiella, 29227 Celle; Willi Müller, 31185 Bettrum; Gerhard Hitschler, 67373 Dudenhofen; Michael Lehmann, 65346 Eltville; Michael Schmidt, 45326 Essen; Wilhelm Lack, 48431 Rheine; Klaus Hertman, 47495 Rheinberg.

25-mal je eine DVD:
Günter Henle, 89522 Heidenheim; Wolfgang Weigert, 90402 Nürnberg; Hans-Dieter Neutzler, 38321 Klein Denkte; Wilfried Garner, 27711 Osterholz-Scharmbeck; Erich Reichel, 29614 Soltau; Olaf Wegner, 13127 Berlin; Jürgen Michaelis, 14480 Potsdam; Sabine Groth, 13407 Berlin; Michael Höhn, 98693 Ilmenau; Hanns-Jürgen Seuß, 95233 Helmbrechts; Wolfgang Zickhardt, 06120 Halle; Roland Dorner, 07407 Rudolstadt; Andreas Wichmann, 06258 Schkopau; Roland Zemke, 01609 Röderaue; Thomas Höpfner, 41334 Nettetal; Reiner Knappik, 46569 Hünxe; Hermann Frölich, 45481 Mülheim; Ulrich Steinhauser, 56288 Kastellaun; Wolfgang Dürrbeck, 56076 Koblenz; Rudolf Kapelle, 67547 Worms; Christel Gebhardt, 74078 Heilbronn; Wilfred Struck, 71111 Waldenbuch; Lothar Schnetzer, 89129 Langenau; Jürgen Reuß, 86899 Landsberg; Klaus Föller, 60433 Frankfurt.

Am Stammsitz in Göppingens Stuttgarter Straße baut sich Märklin ein neues Museum. Das „märklineum" soll aber mehr bieten als ein gewöhnlicher Ausstellungsort.

Neue Pilgerstätte



Eine Herzensangelegenheit sei ihm der Neubau des Museums, betonte Florian Sieber.



GRAFIK: MÄRKLIN

Die Grafik lässt erahnen, wie das neue „märklineum" künftig aussehen wird.



FOTOS: STEFAN ALKOFER

Die beiden Märklin-Geschäftsführer Florian Sieber (2. v. r.) und Wolfrad Bächle (4. v. l.) luden die wichtigsten Beteiligten zum gemeinsamen Spatenstich ein.

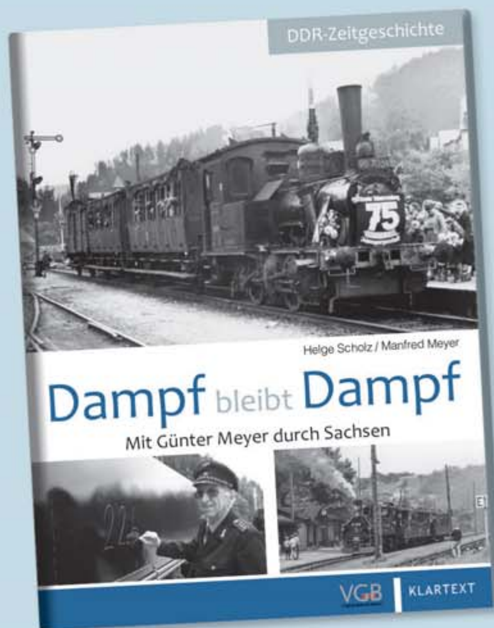
Alle sind gekommen: Göppingens Oberbürgermeister Guido Till, der Landrat Edgar Wolff, der Vorstand der Kreissparkasse, sowie Architekten, Bauunternehmer und einige bedeutende Vertreter mehr. In seiner Ansprache betonte Märklin-Geschäftsführer Florian Sieber, wie wichtig ihm persönlich dieser Museumsneubau sei. Und ein wenig Stolz schwang mit, als er erzählte, wie es mit vereinten Kräften gelang, das anspruchsvolle Projekt zu realisieren.

Rund 11,3 Millionen Euro sind für das Projekt „märklineum" veranschlagt, eine Summe, die auch der Modellbahn-Branchenführer nicht aus der Portokasse bezahlt. Dafür musste sogar die berühmte „Turmzimmer-Sammlung" versilbert werden, aber zum Glück nicht an private Investoren, sondern, ganz schwäbisch, an die Kreissparkasse Göppingen: Sie kaufte die Schätze der Märklingeschichte für 5,3 Millionen Euro, um sie in eine Märklin-Stiftung einzubringen und künftig im „märklineum" auszustellen. Nicht nur die Kreissparkasse weiß um die Bedeutung der Marke Märklin für die Region. Auch der Oberbürgermeister und der Landrat betonten die Wichtigkeit des Modellbahnherstellers für Stadt und Kreis. Sie versprechen sich von einem attraktiven Märklin-Museum auch zusätzliche Gäste für die Stadt. Guido Till betonte, dass die weltweite Bekanntheit Göppingens vor allem Märklin zu verdanken sei. Deshalb versprach er, mit allen seinen Möglichkeiten den Neubau zu unterstützen, und kündigte sogleich eine Verbesserung der Verkehrssituation am künftigen Museumsstandort an.

Märklin – Göppingens Aushängeschild

Attraktive Museen sind heutzutage weit mehr als Aufbewahrungsräume für gefüllte Glasvitrinen. Das „märklineum" wird deshalb nicht nur Blech-Spielzeug und Modellbahn-Schätze sowie das aktuelle Märklin-Sortiment in allen Spurweiten zeigen. Es wird dort Modellbahnanlagen, Erlebniswelten, eine gläserne Produktion, eine hochwertige Gastronomie und spezielle Anregungen für den Nachwuchs geben. Allerdings ist noch ein wenig Geduld nötig. Die Fertigstellung ist für das Jahr 2019 geplant. □ *Stefan Alkofer*

Reichsbahn-Erinnerungen



Dampf bleibt Dampf

Mit Günter Meyer durch Sachsen

Das vorliegende Buch erhebt zwar nicht den Anspruch, eine umfassende Biographie eines weit über die Grenzen seiner Auer Heimatstadt bekannten Dampflokführers, Eisenbahnhistorikers, Fahrzeugkenners und Eisenbahnfotografen zu sein. Dennoch: Kein anderer als Günter Meyer steht im Mittelpunkt; ein Eisenbahner und sein von der Eisenbahn geprägtes Leben. Das Buch ist in erster Linie ein Querschnitt seines Schaffens, mit dem er seine geliebte Dampfeisenbahn in Sachsen im Bild festgehalten hat. Und das konnte er wirklich perfekt. Sie sind bei diesem ungewöhnlichen Werk eingeladen, den Dampflokführer und Eisenbahnfreund Günter Meyer näher kennen zu lernen. Freuen Sie sich, mit Bildern und Geschichten auf seine Eisenbahnabenteuer mitzukommen und zu den aufgenommenen Betriebssituationen weitere teils ungewöhnliche Informationen zu erhalten.

144 Seiten, Hardcover, Format 22,3 x 29,7 cm, ca. 300 Farb- und Schwarzweißfotos

Best.-Nr. 581632 | € 24,95







VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

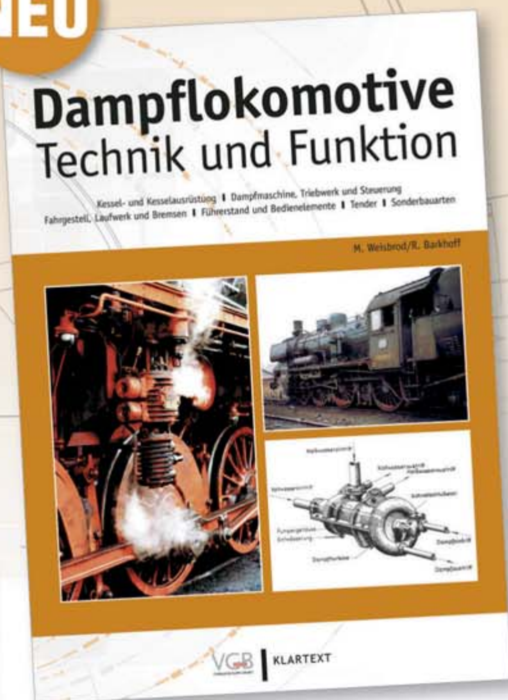
Erhältlich im Buch- und Fachhandel oder direkt beim
VGB-Bestellservice · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481100 · bestellung@vgbahn.de · www.vgbahn.de



www.facebook.de/vgbahn

So funktioniert eine Dampflok

NEU



Dieser dicke Sammelband, der aus den beliebten Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals entstanden ist, beantwortet erschöpfend alle Fragen zur Technik einer Dampflok. Er beschreibt den Kessel mit seiner Grob- und Feinausrüstung, die Dampfmaschine mit Zylinder, Triebwerk und Steuerung, das Fahrgestell und Laufwerk und auch die sonstige Ausrüstung wie etwa Bremsen, Bedienelemente im Führerhaus oder Schmiervorrichtungen. Tendern ist ein eigenes Kapitel gewidmet. Breiten Raum nimmt die Darstellung von Dampflok-Sonderbauarten ein: Zahnradlokomotiven, Kondenslokomotiven, Franco-Crosti-Lokomotiven, Turbinenlokomotiven, Dampfspeicherloks und Gelenklokomotiven. Detaillierte Zeichnungen und farbige Illustrationen zeigen nahezu alle Dampflok-Bauteile und veranschaulichen ihre Funktion. Für Dampflokfans, vorbildorientierte Modellbahner und Technikinteressierte ist dieser Sammelband ein unverzichtbares Nachschlagewerk.

- **336 Seiten im DIN-A4-Format, Softcovereinband**
- **Über 650 Farb- und historische Schwarzweißfotos**
- **Zahlreiche 3D-Illustrationen und technische Zeichnungen sowie drei 8-seitige Ausklappbögen**

Best.-Nr. 581633 € 29,95



www.facebook.de/vgbahn

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich beim Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim
VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41 / 5 34 81-0, Fax 0 81 41 / 5 34 81-100, www.vgbahn.de

wir sind uns grün
BDEF SMV
gemeinsam für unser hobby

Der BDEF feiert in Frankfurt am Main

Mit einem attraktiven Programm, das allen Interessierten, also auch Nichtmitgliedern offensteht, begeht der Bundesverband Deutscher Eisenbahnfreunde vom 24. bis 28. Mai seinen 60. Bundesverbandstag in Frankfurt am Main, am Ort der Gründung im Jahr 1958. Die Schirmherrschaft über diese Jubiläums-Veranstaltung hat dankenswerterweise der Ministerpräsident des Landes Hessen, Herr Volker Bouffier, übernommen.

Nach einem „Get together" in Sachsenhausen am Mittwochabend geht es am Himmelfahrtstag mit einer Fahrt mit dem berühmten Frankfurter Ebbelwei-Express und anschließender Besichtigung des Feldbahnmuseums richtig los. Abends lädt die bekannte Kunstlok-Designerin Gudrun Geiblinger zum Modellbahn-Forum, in dem sie über ihre Arbeit, den Werdegang einer Kunstlok von der ersten Idee bis zur Ausführung am Original, berichtet. Parallel beschäftigt sich das Verkehrspolitische Forum mit Problemen des Nahverkehrs im Gebiet um Frankfurt.

Der Freitag ist der Delegiertenversammlung des BDEF vorbehalten.

Der Sonnabend ist wie stets der „Großen Rundfahrt" gewidmet. In diesem Jahr wird es eine „Vier-Flüsse-Fahrt" über Limburg entlang der Lahn, der Mosel, des Rheins und des Mains geben. Im Dampfzug der Historischen Eisenbahn Frankfurt wird ein Bm mitlaufen, der beidseitig die Aufschrift „60 Jahre BDEF" tragen wird. Von diesem Original kann bis zum Himmelfahrtstag auf Vorbestellung mit drei Euro Rabatt unter „www.bdef.de/Verbandstag" ein Modell in H0 vorbestellt und von jedermann erworben werden. Das Angebot besteht natürlich auch danach, jedoch ohne den Rabatt.


FOTO: EF KAHLGRUND

Die Eisenbahnfreunde Kahlgrund e.V. zeigen Ausschnitte ihrer Heimatstrecke, darunter den Endbahnhof Schöllkrippen mit dem Originalnachbau des Lokschuppens.


FOTO: MEC F G 1983

Die Ausstellungsräume im Saalbau Griesheim bieten für die diesjährige Jubiläumsschau genügend Platz. Zehn sehenswerte Anlagen werden dort zu bewundern sein.


FOTO: MECLH

Der MEC Limburg-Hadamar e.V. ist mit seiner H0-Anlage mit Motiven der Kerkerbachbahn und dem Bahnhof Kerkerbach zu Gast.

Im Rahmen dieses 60. Bundesverbandstages veranstaltet der Modelleisenbahnclub Frankfurt-Griesheim 1983 e.V. eine Modellbahnausstellung als Leistungsschau des Verbandes unter dem Motto: „BDEF-Vereine stellen sich vor".

Die Ausstellung findet im Saalbau Griesheim, Schwarzerlenweg 87 (unmittelbar an der S-Bahn-Station), vom 25. bis 28. Mai 2017 jeweils von 11 bis 18 Uhr statt. Am Sonntag wird die Ausstellung in den Frankfurter Tag der Verkehrsgeschichte einbezogen, sie beginnt dann um 10 und endet bereits um 17 Uhr. Folgende Vereine stellen sich vor:

- Eisenbahn-Club Bergisch-Gladbach e.V. mit der Anlage „Zinkhütte" in der Nenngröße 1 und der „Kölner Südbrücke" in N.
- Eisenbahnfreunde Kahlgrund e.V. mit der neuen H0-Anlage „Kahlgrundbahn". Modellbahn-Modellbau- und Puppenverein Neupetershain e.V. mit dem Thema „Waldeisenbahn Weißwasser" in 0e mit Gebäuden im Selbstbau und Fahrzeugen, deren Ursprung bei „Fleischmann Magic Train" zu finden ist.
- Modelleisenbahn-Club Seehausen (Altmark) e.V. mit dem Bahnhof Badel in der Altmark" in der Nenngröße TT.
- MEC Lößnitzgrund e.V. mit einer Nachbildung von Teilen des „Lößnitzdackels" der Epochen I und II (bis etwa 1937) in Nenngröße IIe.
- Eisenbahnfreunde Tuttlingen mit dem neuen Thema „Ablaufberg mit Richtungsgruppen" in H0, Epoche III–IV.
- MEC Limburg-Hadamar e.V. mit einer H0-Anlage.
- Eisenbahnfreunde Friesland mit einer H0-Anlage nach friesischen Motiven.
- Die Griesheimer selbst mit einer weiteren TT-Anlage.

Der Eintritt zur Ausstellung kann entweder mit einer Dauerkarte zu acht Euro (über www.bdef.de/Verbandstag) oder für Einzeleintritt zu sechs Euro (Kinder 4 bis 14 Jahre: drei Euro) erfolgen. Im Saalbau kann man sich über den BDEF, die SMV und die

Sächsische Dampfbahnroute informieren. Für das leibliche Wohl wird natürlich bestens gesorgt sein.

Am Frankfurter Tag der Verkehrsgeschichte können die Ausstellung sowie weitere teilnehmende Museen und Ausstellungsorte mit einer gemeinsamen Karte zu 15 Euro besucht werden, die auch über die BDEF-Homepage erhältlich ist.

Wer sich über die gesamten Angebote informieren will, ist herzlich zu einem Besuch der Homepage „www.bdef.de/Verbandstag" eingeladen. *HDS*



FOTO: ECBG

Der Eisenbahn-Club Bergisch-Gladbach e. V. bringt ein Modell der in erster Linie dem Güterverkehr dienenden Kölner Südbrücke in Nenngröße N mit. Das Bild zeigt den Eigenbau des linksrheinischen Brückenkopfes vor dem Einbau in die Anlage.

Modellbahn, Puppen und Kohle ...



FOTOS (2): PETER POHL

Die Aushilfsbergleute waren einhellig der Meinung, dass der Einblick in den Tagebau ein unvergessliches Ereignis gewesen sei. Glücklicherweise endete der morgendliche Regen pünktlich zum Ausflugsbeginn.

..., wie passt das zusammen? Ganz einfach: In Neupetershain findet man alles. Davon konnten sich die Teilnehmer des 14. SMV-Delegiertentages überzeugen. Der „Modellbahn-, Modellbau- und Puppenverein Neupetershain e. V." (SMV 210) war am 18. März Gastgeber der alle zwei Jahre stattfindenden Zusammenkunft der SMV-Mitglieder und lud deshalb in die kleine Lausitzer Gemeinde ein.

Über 60 Delegierte sind der Einladung gefolgt, die weiteste Anreise hatte ein Vereinsmitglied aus Österreich. Für solch eine große Gruppe bot der „Bürgertreff am Wasserturm" genügend Platz, wo am Morgen traditionell die Möglichkeit zum Frühstück mit den Verbandskollegen bestand.

Bei der Delegiertenversammlung selbst blickte der Verband auf das Jahr 2016 zurück und stimmte die Planungen für das bevorstehende Jahr ab. In der offenen Diskussion bestand die Möglichkeit, Ideen und Erfahrungen auszutauschen. Beispielsweise wurde die Idee diskutiert, künftig auch auf ältere Rückkehrer zum Hobby Modellbahn/Eisenbahn zuzugehen.

Nach getaner Arbeit folgte das Vergnügen. Dazu stand zunächst eine Stärkung auf dem Plan. Die FFW Neupetershain hatte die Gulaschkanone angeheizt und bot uns ein deftiges Kesselgulasch an. Dann folgte die Besichtigung der Vereinsräume. Diese befinden sich in einer ehemaligen Kegelbahn und bieten reichlich Platz für das Hobby. Der Verein nutzt diesen Platz außergewöhnlich: Neben vielen sehenswerten Anlagen, alle transportabel, sind die Räume wohnlich eingerichtet. Ganze Puppenstädte und eingerichtete Themen-Ecken zeugen von den vielfältigen Interessen der Vereinsmitglieder.

Wie passt nun die Kohle ins Bild? Sie war der eigentliche Höhepunkt im Rahmenprogramm. Neupetershain grenzt direkt an den aktiven Braunkohletagebau Welzow Süd. Mit einem Mannschaftstransporter fuhren wir direkt in das Abbaugebiet ein. Vom Vorschnitt über die gigantische Abraumbrücke F60, die auf über 1000 Eisenbahnrädern durch den Tagebau rollt, ging es ganz hinab in das Kohleflöz.

Mit tiefen Einblicken und der Erkenntnis, dass das Hobby weit mehr als nur die Nenngröße H0 in Epoche III bieten kann, reisten wir am späten Nachmittag ab. Ein großer Dank gilt den Vereinsmitgliedern des „Modellbahn-, Modellbau- und Puppenvereins Neupetershain e. V." für die gelungene und hervorragend organisierte Veranstaltung.

Die Neupetershainer feiern dieses Jahr das 30-jährige Vereinsjubiläum. Wer die Lausitzer noch nicht kennt, hat zur Sommerausstellung am 29. und 30. Juli 2017 die Möglichkeit, sich von der außerordentlich gut gelungenen Kombination der Hobbys zu überzeugen. *Peter Pohl, MC*



Das Kohleflöz ist zehn Meter hoch und liegt 100 Meter unter der Geländeoberkante.

Für die Beiträge dieser Rubrik, deren Aktualität und Richtigkeit, sind vorbehaltlich einer redaktionellen Bearbeitung durch den MEB, die Verbände BDEF und SMV verantwortlich.

VORBILD

Fr 14.04.

● Pendelfahrten auf der Niedtalbahn zwischen Dillingen und Bouzonville (Busendorf) in Frankreich zum Karfreitagsmarkt im 2-Stunden-Takt (dort fahren sonst keine Züge!), Fahrzeiten gibt es unter: www.bahn.de.

Fr 14.04. bis Mo 17.04.

● Osterfahrtage in der Prignitz, Prignitzer Kleinbahnmuseum Lindenberg e.V., Lindenberg 7, 16928 Groß Pankow, Tel. (033982) 60128, www.pollo.de.

Sa 15.04.

● Osterdampf auf der Mansfelder Bergwerksbahn, Mansfelder Bergwerksbahn e. V., Hauptstraße 15, 06308 Benndorf, Tel. (034772) 27640, www.bergwerksbahn.de.

● Mit dem Osterhasen auf Abschiedstour der 50 3616-5 von Schöneck über Zwotental nach Adorf, Tel. (0371) 3302696, (Olaf Gläser), www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de.

● Von Mönchengladbach mit 01 150 nach Limburg, Eisenbahn Nostalgie-Fahrten Bebra e. V., Tel. (06622) 9164602, www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de.

Sa 15.04 und So 16.04.

● Rübelandbahn Blankenburg – Rübeland fährt mit Dampflok 95 027. Arbeitsgemeinschaft Rübelandbahn, Stephan Nickell Tel. (03944) 9541190, www.arbeitsgemeinschaft-ruebelandbahn.de.

So 16.04.

● Preußenzug ab Minden unter Dampf, Museums-Eisenbahn Minden e.V., PF 9031, 32402 Minden, www.museumseisenbahn-minden.de.

● Mit dem Osterhasen auf Abschiedstour der 50 3616-5 von Schwarzenberg über Zwickau und Zwotental nach Adorf, Tel. (0371) 3302696, (Olaf Gläser), www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de.

● Sonderfahrt ins Dampfmaschinenmuseum Großlauheim mit 03 1010, Eisenbahnfreunde Treysa, Tel. 0172 6604652, www.eftreysa.de.

● Ostereiersuche im historischen Lokschuppen des Eisenbahnmuseums Bochum, Tel. (0234) 492516, www.eisenbahnmuseum-bochum.de.

So 16.04. und Mo 17.04.

● Tunnelfahrten auf der Schwarzwaldbahn, Eisenbahnfreunde Zollernbahn e.V., Bahnhof 10/1, 78628 Rottweil, Tel. (0741) 17470818, kontakt@efz-ev.de, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de.

● Saisonstart der Böhmetal-Kleinbahn, Abfahrten ab Bahnhof Altenboizen um 11 und 13 Uhr, Tel. (030) 40035618, www.modellbahn-psb24.de.

● Saisonbeginn bei der Ferienlandeisenbahn Crispendorf, 10 bis 18 Uhr, Tel. 0177 5661104, www.ferienland-eisenbahn.de.

● Osterfest im Eisenbahnmuseum Arnstadt von 10 bis 17 Uhr, Reheständerweg 4, 99310 Arnstadt, Tel. (03628) 584849, www.ebm-arnstadt.de.

Mo 17.04.

● Mit dem Schienenbus zum Ostereier suchen, Bahnbetriebsgesellschaft Herten, Sickelmannskamp 16, 45701 Herten, Tel. (0209) 88004870, betriebe.herten@gmail.com, www.revier-sprinter.info.

● Fahrt zum Osterhasen ab Lüneburg, Arbeitsgemeinschaft Verkehrsfreunde Lüneburg e.V., Lüner Damm 26, 21337 Lüneburg, Tel. (04131) 851801, info@heide-express.de, www.heide-express.de.

Mi 19.04.

● MEB-Leser unterwegs. Wir fahren in Regelzügen ab Hannover/Hildesheim zur Dampflok-Werkstattbesichtigung der Harzer Schmalspurbahnen in Wernigerode und anschließend auch mit dem Dampfzug. Um Anmeldung wird gebeten: Korbinian Fleischer, Tel. (08141) 53481-245 oder fleischer@modelleisenbahner.de.



FOTO: STEFAN MÜLLER

Am 14. April starten die Kohlebahnen ihre Saison 2017 zwischen Regis-Breitingen und Meuselwitz in Thüringen. Infos gibt es unter Tel. (03448) 752550, www.kohlebahnen.de.

Fr 21.04.

● Vortrag: 175 Jahre Eisenbahn in Schlesien, Volkshochschule Region Kassel, Dr. Klaus-Peter Lorenz, Tel. (0561) 10031681, www.vhs-region-kassel.de.

● Mondscheinfahrten auf der Trossinger Eisenbahn, Freundeskreis der Trossinger Eisenbahn e.V. Bahnhofstr. 9, 78647 Trossingen, Tel. (07425) 9402-36, info@trossinger-eisenbahn.de, www.trossinger-eisenbahn.de.

Sa 22.04.

● Wiesentatalbahn Schönberg – Schleiz fährt, Tel. 0170 1863816, www.wiesentatalbahn.de.

● Mit 03 1010 an den Rhein mit Schifffahrt, Eisenbahnfreunde Treysa, Tel. 0172 6604652, www.eftreysa.de.

Sa 22.04. und So 23.04.

● Frühlingsfest im Bw Schönweide, Dampflokfreunde Berlin e. V., Servicebüro Nostalgiefahrten, Tel. (0331) 6006706, www.berlin-macht-dampf.com.

So 23.04.

● ÖPNV-Erkundungstour ab Tübingen quer durch Baden-Württemberg. Das Ziel am Rande: Schloß Zwingenberg, Tel. (08141) 53481-245, info@3-loewen-takt.de.

Sa 29.04.

● Dampfsonderzug zum Dampflokparade in Wolsztyn (Wollstein) ab Berlin, Dampflokfreunde Berlin e. V., Servicebüro Nostalgiefahrten, Tel. (0331) 6006706, www.berlin-macht-dampf.com.

● Saisonstart bei der Sauschwänzlebahn, Bahnbetriebe Blumberg GmbH, Bahnhofstraße 1, 78176 Blumberg, Tel. (07702) 51300, www.sauschwaenzlebahn.de.

● MEB-Leser unterwegs: Wir fahren zur Jahresausstellung im Alten Bahnhof Lette. Gruppenfahrt in Regelzügen ab dem Ruhrgebiet. Um Anmeldung wird gebeten: Korbinian Fleischer, Tel. (08141) 53481-245, fleischer@modelleisenbahner.de.

● Große Dampflokparade in Wolsztyn (Wollstein), www.parowozy.com.pl/newsd.htm

● Schlemmertour durch das Selketal ab Quedlinburg mit Triebwagen T1 mit 3-Gänge-Menü, Tel. (03943) 558145, www.hsb-wr.de.

● Dampfsonderzug zum Dampflokparade in Wolsztyn (Wollstein) ab Cottbus, Lausitzer Dampflok Club, Am Stellwerk 552, 03185 Neuendorf, Tel. (035601) 88735, www.lausitzer-dampflokclub.de.

Sa 29.04.und So 30.04.

● Saisoneröffnung im Eisenbahnmuseum Gramzow (Ueckermark) mit Museumsfahrten nach Damme, 10 bis 17 Uhr, Tel. (039861) 70159, www.eisenbahnmuseumgramzow.de.

● 40 Jahre Eisenbahnmuseum Bochum und 50 Jahre Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte: Große Fahrzeugausstellung „Ost trifft West" Tel. (0234) 492516, www.eisenbahnmuseum-bochum.de.

So 30.04.

● Mit 01 150 von Hanau durch das Ruhrgebiet nach Bochum-Dahlhausen, Eisenbahn Nostalgie-Fahrten Bebra e. V., Tel. (06622) 9164602, www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de.

● Schmalspurmuseum Wilsdruff von 10 bis 17 Uhr geöffnet + Draisinenfahrten, Tel. (035242) 47711, www.wilsdruffer-schmalspurnetz.de.

Mo 01.05.

● Saisonbeginn zwischen Haltingen und Kandern, Kandertalbahn e.V., Bahnhofstr. 15, 79400 Kandern, Tel. (07626) 899-0, www.kandertalbahn.de.

● Saisonbeginn beim Alb-Bähnle Amstetten – Oppingen, Ulmer Eisenbahnfreunde e.V., Sektion Alb-Bähnle (Heinrich Biro), Drosselweg 13, 73340 Amstetten, Tel. (07331) 7979, www.uef-dampf.de.

● Mit dem VT 98 zur Saline Bad Friedrichshall, Förderverein Schienenbus e.V., Heubergstr. 21, 70806 Kornwestheim. Tel. (07154) 131830, www.foerderverein-schienenbus.de.

● Saisonbeginn bei der Härtsfeldbahn, Härtsfeld-Museumsbahn e.V., Dischinger Str. 11, 73450 Neresheim, Tel. 0172 9117193, www.hmb-ev.de.

● Saisonbeginn mit Triebwagen T06 auf der Lokalbahn, Tel. (07334) 4481, www.uef-lokalbahn.de.

● Mit 01 519 ab Heilbronn zum Dampfschiff am Bodensee, UEF Historischer Dampfschnellzug e.V., Nürnberger Str. 151, 70374 Stuttgart, Tel. (0711) 1209705, www.uef-dampf.de.

● Fahrtag bei der Ferienlandeisenbahn Crispendorf, 10 bis 18 Uhr, Tel. 0177 5661104, www.ferienland-eisenbahn.de.

● Unstrut-Schnecke-Express Naumburg – Erfurt Artern – Donndorf, IG Unstrutbahn e. V., 0176 93704751 Ferdinand Fischer, www.unstrutbahn.de.

Mo 01.05. und Di 02.05.

● Dampf-Fahrtag auf der Brohltalbahn, Vulkan-Expreß, Tel. (02636) 80303 (Mo bis Fr 8 bis 13 Uhr), www.vulkan-express.de.

Do 04.05. und Fr 05.05.

● Diesel-Fahrtage bei der Brohltalbahn, Vulkan-Expreß, Tel. (02636) 80303 (Mo bis Fr 8 bis 13 Uhr), www.vulkan-express.de.

Sa 06.05.
- Sauschwänzlebahn Vor- und Nachmittagsfahrt und als Sonderveranstaltung die Schwarzwaldhof-Ingenieursfahrt, Bahnbetriebe Blumberg GmbH, Bahnhofstraße 1, 78176 Blumberg Telefon: (07702) 51300, www.sauschwaenzlebahn.de.
- Museumsnacht der Städte Halle und Leipzig, DB Mobility Logistics AG, DB Museum Halle Lokhalle IV, Halle P, Berliner Str. 240, 06112 Halle (Saale), www.db-museum.de.
- Mit VT 98 zum Käsemarkt nach Wackershofen, Förderverein Schienenbus e.V., Heubergstr. 21, 70806 Kornwestheim. Tel. (07154) 131830, www.foerderverein-schienenbus.de.
- Diesel-Fahrtag bei der Brohltalbahn, Vulkan-Expreß, Tel. (02636) 80303 (Mo bis Fr 8 bis 13 Uhr), www.vulkan-express.de.

So 06.05. bis So 07.05.
- Saisoneröffnung im Bahnbetriebswerk Glauchau, Dampfschnupperfahrten mit 86 1333-3, Scheermühlenstraße 5, 08371 Glauchau, Tel. (03763 778) 2864, www.dampflok-glauchau.de.

So 11.05. bis So 14.05.
- Dampfzugfahrten mit 86 333 und 112 565 und dem Schweriner Traditionszug auf der Insel Usedom, Tel. (038301) 884012, www.expresszugreisen.de.

Fr 12.05.
- Stadtspazierung auf Spuren des Stadtverkehrs Kassel mit Sascha Derenek, 16.00 Uhr, Volkshochschule Region Kassel, Tel. (0561) 10031681, www.vhs-region-kassel.de.

Sa 20.05.
- Mit Dampf- und E-Lok von Cottbus nach Kraków, Lausitzer Dampflok Club, Am Stellwerk 552, 03185 Neuendorf, Tel. (035601) 88735, www.lausitzerdampflokclub.de.

Mi 26.05.
- 20 Jahre Lokführertreff in der LES Löbau, ab 15.00 Uhr. Gäste sind herzlich willkommen! Bitte um Anmeldung bei Lokführer a. D. Werner Neumann Tel. (03585) 482465.

MODELLBAHN

Dauerausstellungen
- www.arsTECNICA.de/expo mit ROKAL-Museum in 53940 Losheim (Eifel), Prümer Straße 55, Di bis Fr 12 bis 18 Uhr, Sa und So 10 bis 18 Uhr.
- www.miniatur-wunderland.de, Hamburg, tägl. 9.30 - 18, Di bis 21 Uhr, Sa 8 - 21, So 8.30 - 20 Uhr.
- Miniland Olpe in 57462 Olpe, Virchowstr. 10, Tel. (02761) 5645, geöffnet Mi 15 - 19, Sa 11 - 17 Uhr, www.modellbahnen-kieserling.de.

TV-Tipps

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

Eisenbahn-Romantik

Sendezeiten im SWR
Samstag, 16.00Uhr eine Wiederholung und 16.30 Uhr eine neue Folge oder eine Wiederholung – oder eine 60 Minuten Sendung über den ganzen Zeitraum.
Montag – Freitag, 14.15 Uhr und 14.45 Uhr eine Folge aus dem Archiv

Aktuelle Informationen: www.swr.de/eisenbahn-romantik

- www.miniaturelbtalbahn.de in 01824 Königstein, Schandauer Str. 51c, täglich 10 bis 17 Uhr, Tel. (035021) 59218.
- Spur-I-Anlage im Hamburg-Museum, Vorführzeiten Di bis Sa: 11, 12, 14, 15, 16 Uhr, So und Feiertage: 12, 14, 15, 16, 17 Uhr, Tel. (040) 314435, www.mehev.de.
- www.mobaza.de, Friedrichstadt, Brückenstr. 18, tägl. 11 bis 18 Uhr, Tel. (04881) 938858.
- www.loxx-berlin.de, Alexa am Alexanderplatz, tägl. 10 bis 20 Uhr.
- www.modellbahnland-erzgebirge.de in 09488 Wiesenbad-Schönfeld, Tel. (03733) 596357, Di - So 10 - 17 Uhr.
- www.modellbundesbahn.de in Bad Driburg, Güter-Bf., Donnerstag bis Sonntag 11 bis 18 Uhr geöffnet. Sonderöffnungstage: 8.April, 17.April (Ostermontag), 1.Mai, 5.Juni (Pfingstmontag). Die Modellbundesbahn schließt am 30.06.2017!
- www.modellbahn-wiehe.de, täglich 10 - 18 Uhr, Tel. (034672) 83630.
- www.eisenbahnwelten-rathen.de, Elbweg 10, tägl.10 bis 18 Uhr, Tel. (035021) 59428.
- www.verkehrsmuseum-dresden.de. Di - So 10 - 18 Uhr, Modellbahnvorführung Mi 10.30, 16.30 Uhr, Sa/So 10.30, 13.30 und 15.30 Uhr.
- www.sambahn.de in 53840 Troisdorf, Kölner Str. 2 (FORUM), Sa. 11 bis 17 Uhr.
- www.modelleisenbahnland-oderwitz.de in 02791 Niederoderwitz, Kirchstr. 8, Sa./So. 11 bis 17 Uhr, Tel. (035842) 26996.
- www.bahnmuseum.at in A-2571 Altenmarkt, nach Voranmeldung.
- www.railzminiworld.com in NL-Rotterdam, Weena 745 (fünf Minuten von R-Centraal), Mi./Do. 12 - 17, Fr. - So. 10 - 17 Uhr, in den Ferien auch Mo. / Di. 12 - 17 Uhr.
- Straßenbahn + Bus im Modell in 01829 Stadt Wehlen, Ortsteil Zeichen, Pirnaer Str. 174b, Fr. 12 - 18 Uhr, Sa + So u. Feiertage: 10 - 18 Uhr, Tel. 0172 3509035.
- www.schwarzwald-modell-bahn.de in 77756 Hausach, gegenüber dem Bahnhof, täglich außer Montag von 10 - 18 Uhr.
- www.lokland.de in 95152 Selbitz geöffnet: 9.,16.,17.,23. und 30.April sowie 6., und 7. Mai 2017
- www.leeraner-miniaturland.de in 26789 Leer, Konrad-Zuse-Straße 1, Tel. (0491) 4541540, täglich von 10 bis 18 Uhr geöffnet.
- www.modellbahnfreunde-germersheim.de in 76716 Germersheim, im Zeughaus/Straßenmuseum, Tel. (07274) 919683, jeden ersten Sonntag im Monat von 14 bis 18 Uhr geöffnet.
- www.modellbahnzentrum.com in 79859 Schluchsee-Blasiwald, Eisenbreche regelmäßig geöffnet.
- www.modellbahnwelt-odenwald.de: in 64658 Fürth, Krumbacher Str. 37, Do bis So, 11 bis 18 Uhr, Zielbahnhof Fürth (Odenwald).

Fr 14.04. bis Mo 17.04.
- Tage der offenen Türe beim N-Bahn-Club Rhein-Neckar e. V., jeweils 10 bis 17 Uhr, Clubräume auf der Friesenheimer Insel in Mannheim (Friesenheimer Straße 18), Tel. 0176 63884550, www.nbc.rn.de.

Sa 15.04 bis Mo 17.04.
- Speyerer Modellbautage im Technik Museum Speyer von 9 bis 18 Uhr, Tel. (06232) 67080, www.technik-museum.de/modellbautage.

Sa 22.04.
- Öffentlicher Fahrtag in 13347 Berlin, Vereinsheim, Seestraße 83, OT Wedding, 11 bis 17 Uhr, Tel. (030) 40035618, www.modellbahnpsb24.de.

Sa 22.04. und So 23.04.
- Frühjahrsausstellung in 39387 Oschersleben, OT Klein Oschersleben, Am Bahnhof 22a, Tel. (039264) 95039, www.eisenbahnfreunde-hadmersleben.de.

So 23.04.
- Fahrtag bei der Parkbahn Schmiden in 70736 Fellbach-Schmiden, Tel. (0711) 6557622, www.parkbahnschmiden.de.
- Tauschbörse in 21423 Winsen, Autohaus Wolperding, Schloßring 48, 11 bis 15 Uhr, Tel. (040) 6482273, www.camev-online.de.
- Fahrtag bei der Parkbahn Schmiden in 70736 Fellbach-Schmiden, Tel. (0711) 6557622, www.parkbahnschmiden.de.

So 30.04.
- Tauschbörse in NL-Heerlerheide, Info per E-Mail: d.lamers@home.nl.

Sa 06.05.
- Tag der offenen Tür von 10 bis 16 Uhr, IG Spur 1 Berlin e. V., Siegfriedstraße 66-70, 10365 Berlin, (030) 6638556, www.spur-1-berlin.de.

Sa 06.05. und So 07.05.
- Ausstellung in 77709 Wolfach, Friedrichstraße 5, jeweils 10 bis 17 Uhr, Tel. 0160 96867634, www.mef-kinzigtal.de.

So 07.05.
- Modellbahn- und Modellauto-Tauschbörse in 28217 Bremen, „Zentrum für Automobilkultur SchuppenEins", Konsul-Smidt-Straße 20-26, 11 bis 17 Uhr, Tel. (0421) 412009, E-Mail: manfred@nauland.de.

Sa 13.05.
- Fahrtag trotz Sommerpause bei der PMW in Winnenden, Daimlerstraße 4, 71364 Winnenden, 14 bis 17 Uhr, Tel. (07195) 178700, www.pmw-winnenden.de.

Sa 13.05. und So 14.05.
- Ausstellung in 12627 Berlin-Hellersdorf, Stollberger Straße 49, 10 bis 17 Uhr, Tel. (0172) 8630810, www.ig-modellbahn-hellersdorf.de.
- Ausstellung in 53332 Bornheim, Alexander-von Humboldt Gymnasium jeweils 10 bis 17 Uhr, www.ebac-bonn-sechtem.de.

Ankündigungen in dieser Rubrik können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Informationen beruhen auf Angaben der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen, die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für deren Richtigkeit. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter und Vereine kostenlos. Für gewerbliche Veranstalter kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte" nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als kostenpflichtige Anzeige geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 29.

MÄRKLIN ▶ GLÄSERNER ZUG UND G 12 FÜR H0, EANOS-GÜTERWAGEN FÜR Z



100 Jahre preußische G 12 auch in H0: Die 58 ist eine wichtige Güterzuglok der Epoche II.

Der runde Geburtstag (siehe Seite 30) der früheren Gattung G 12 der Preußischen Staatseisenbahnen kommt auch Märklin als Anlass für eine Neuauflage seines H0-Modells gerade recht: Die spätere Baureihe 58 präsentiert sich nun im Gewand der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. In jenen Jahren erlebte die Lok ihre Blütezeit. Die kleine, digitale G 12 lässt den typischen Originalsound erklingen. Immer begehrt sind Modelle des Gläsernen Zuges. Märklin legt seine H0-Nachbildung nun als digitalisierte mfx+-Variante wieder auf. Die zahlreichen Geräuschfunktionen des Sound-Triebwagens dürften viele Märklin-Freunde begeistern: Neben den vom Fahrzeug selbst verursachten Tönen, wie dem Motorsound und dem Signalhorn, können zum Beispiel realistisch klingende Ansagen eines Etappenziels der 491-Tour oder Zusatzhinweise für die Reisenden wiedergegeben werden. Dabei gelang es den Göppingern, den Lautsprecher unsichtbar unterhalb des voll eingerichteten und mit Figuren bestückten Triebwagen-Innenraums einzubauen. Das Äußere des Modells orientiert sich am letzten Vorbildzustand ab 1986. In der kleinsten Märklin-Spurweite Z erscheint das Dreierset offener Hochbordwagen vom Typ Eanos. Die bei der DB AG in größerer Zahl vorhandenen Fahrzeuge können jetzt auch im Maßstab 1:220 moderne Güterzüge sinnvoll ergänzen.

Gläserner Zug für H0: 37584; Preis: 349,99 €
Baureihe 58 für H0: 37587; Preis: 429,99 €
Eanos-Güterwagen für Z: 82541; Preis: 99,99 €



491 001, der legendäre Gläserne Zug, kann leider nur noch im Modell erlebt werden.



Die Z-Eanos der DB AG weisen Y 25-Drehgestelle und Bremshebel mit ORE-Schutzbügeln auf.

HOBBYTRAIN ▶ Am 843 DER SBB FÜR SPUR N



Nach der im MEB 4/2017 mit sehr positivem Ergebnis getesteten HGK-Variante der G 1700 sind nun auch die Schweizer Rangierdiesel der Reihe Am 843 für die N-Bahner zu haben. 76 Maschinen wurden von den SBB bei Vossloh geordert. Daneben sind vier Loks bei der BLS und drei beim Bahnbauunternehmen Sersa im Einsatz. Das Spitzenlicht des Hobbytrain-Modells wurde für die SBB-Variante vorbildentsprechend mit rechteckigen statt runden Leuchten ausgeführt.

Bestellnummer: H2943; Preis: 156,90 €

FLEISCHMANN ▶ X-WAGEN FÜR H0, ACHENSEE-TAURUS FÜR N



Ein Schiff fährt Bahn: Die ÖBB-1216 019 zeigt sich im Maßstab 1:160 als attraktiv bedruckter Werbeträger.

Am 30. Januar 2016 stellten die ÖBB in Innsbruck eine weitere Beklebungs-Variante der Baureihe 1216 (Mehrsystem-Taurus) vor. Mit einem schönen Fahrgastschiff wirbt 1216 019 (die frühere Wagner-Verdi-Lok) für die Schifffahrt auf dem Tiroler Achensee und ist oft zwischen München und Brenner unterwegs. Einen Hinweis auf die liebenswerte Achensee-Zahnradbahn wollten die Designer offensichtlich nicht geben. Das wohlgelungene N-Modell mit hochdetaillierter Dachausrüstung ist als Sound- oder Analogversion (189 Euro) erhältlich. Die Fahreigenschaften des Digitalmodells und der Sound geben keinen Grund zur Klage. Wer will, kann der kräftig klingenden Lok auch das Hornsignal eines Achensee-Schiffs entlocken.


Die Eurofima-Wagen in N (aus früheren Roco-Formen) kommen in der aktuellen SNCB/NMBS-Lackierung.

In aktueller Farbgebung der Belgischen Staatsbahn werden weitere Eurofima-Wagen, die früher im Roco-N-Sortiment zu finden waren, wieder aufgelegt. Die maßstäblichen Modelle zeichnen sich durch eine sehr gute, aber etwas glänzende Bedruckung (Digitaldruck) aus. Die Fahr- und Kuppeleigenschaften sind sehr gut. Für die H0-Bahner wird eine neue Variante des bekannten und etwas zu breit geratenen Modells eines aus einem Drehschemelwagen umgebauten Arbeitswagens X 05 mit Bremserbühne angeboten. Als (noch zu verzurrendes) Ladegut dient das schon etwas ältere Roco-Modell des Opel Blitz in der Beschriftung der Deutschen Bundespost.



Mit einem Roco-Modell des Opel Blitz ist der X 05 für H0 beladen.

N-Taurus: 731297; Preis: 269 €
N-Wagen: 814471/72; Preis: 32,90 €
H0-X-Wagen: 525301; Preis: 31 €

KISS ▶ BAYERISCHE BB II FÜR SPUR 1

Das Modell der bayerischen BB II, der späteren Baureihe 98.7, wird von Kiss nun in gleich fünf verschiedenen Ausführungen angeboten. Das vollständig aus Metall gefertigte Modell besitzt gefederte Achsen und kann auf Radien ab 1020 Millimetern eingesetzt werden. Ein kräftiger Bühlermotor sorgt für den Vortrieb. Antrieb und Digitalfunktionen werden vom ESU-Decoder V 4.0 gesteuert. Die Lok besitzt einen getakteten Rauchgenerator und eine Beleuchtung mittels warmweißer LED. Auch sonst bietet das Modell viele Details: So können etwa der Sanddom, die Führerhaustüren, die Wasserkastendeckel und die Rauchkammer geöffnet werden.
Bestellnummer (DRG-Variante): 500151; Preis (Modell mit NEM-Rädern): 2590 €



ROCO ▶ SCHWEIZER WERBELOKS UND DR-SCHWENKDACHWAGEN FÜR H0



Die „Black Pearl" der BLS und die „Bananenlok" der SBB machen beide auch im Maßstab 1:87 eine gute Figur.



Die Schwenkdach-Selbstentladewagen der DR-Bauart Tadgs-y als H0-Modelle für die späte Epoche IV.

Seit einigen Jahren fahren vier Lokomotiven der BLS-Baureihe Re 465 für das Unternehmen Railcare in der Schweiz. Die Lötschbergbahn hat die Maschinen dauerhaft vermietet, daher durfte Railcare alle Loks nach eigenem Geschmack gestalten. Darunter ist auch die „Black Pearl". Auf diesen, an ein Piratenschiff aus populären Hollywood-Filmen erinnernden Namen wurde Re 465 016 getauft. Roco hat das eigenwillige Outfit des Originals absolut vorbildgerecht umgesetzt. Schwesterlok Re 465 029 der Schweizerischen Bundesbahnen kann sich ebenso sehen lassen: Die aktuell an der Maschine angebrachte Werbung für Chiquita-Bananen wurde gestochen scharf auf das Gehäuse gedruckt. Nicht ganz so viel Freude bereiten dagegen die im Zweierset angebotenen DR-Schwenkdachwagen. An sich ist die Nachbildung des Tadgs-y wunderbar gelungen, sehr viele Details des Waggons wurden ins Modell übertragen. Die zahlreichen Zurüstteile sind jedoch von unterdurchschnittlicher Qualität und kaum vernünftig zu montieren.

„Black Pearl": 73276; Preis: 209 €
Bananenlok: 73283; Preis: 209 €
DR-Güterwagen: 67179; Preis: 92 €

TILLIG ▶ WAGEN DER NEUSTÄDTER KREISBAHN FÜR H0e, IFA-LASTWAGEN FÜR TT

Die fiktive Neustädter Kreisbahn (NKB), eine Schmalspurbahn in Baugröße H0, wurde einst von Bemo ins Leben gerufen. Dass diese Fantasie-Modellserie noch immer zahlreiche Fans besitzt, meint nun Tillig erkannt zu haben: Die altbekannten Waggons der Spreewaldbahn werden ab sofort in der typischen giftgrün-elfenbeinfarbenen Lackierung der NKB für die Spurweite H0e angeboten. Auch die Anschriften stimmen hinsichtlich Gestaltung und Typografie mit den Bemo-Modellen überein. Nur die grüne Farbe geriet leider ein klein wenig zu dunkel.



Die NKB-Waggons mit geschlossener und offener Bühne sorgen für bunte H0e-Zuggarnituren.

TT-Modellbahner spricht der IFA-Laster des Typs H3A mit seinem Pritschenaufbau an. Tillig ist eine recht annehmliche Nachbildung gelungen.

NKB-Wagen (geschlossen/offen): 03913/03904; Preis: je 37,50 €
IFA H3A für TT: 19054; Preis: 18,50 €



Der IFA H3A gehört dem VEB Güterkraftverkehr Dresden. Das TT-Modell ist authentisch bedruckt.

PTM PRÄZISIONSTECHNIK ▶ FERKELTAXE FÜR 0



Die Firma PTM Präzisionstechnik & Modellbau GmbH hat vor kurzem das Sortiment des bekannten Kleinserien-Herstellers Rudolf Heinrich übernommen. Das erste neue Modell wird eine Ferkeltaxe der DR im Maßstab 1:45 sein. Das Handarbeitsmodell des LVT 172 samt Beiwagen wird dabei komplett aus Messing, Alu und Kunststoff gefertigt und erhält eine vollwertige Digitalausstattung mit authentischem Henning-Sound.
Infos unter www.ptm-dresden.de

KRES ▶ SVT 137 278 ALS VINDOBONA DER DEUTSCHEN REICHSBAHN FÜR TT



Mit dem Vindobona erscheint eine bedeutende Zug-Legende der DR dank Kres nun im Maßstab 1:120. Der dreiteilige Schnelltriebwagen entspricht in allen Details dem Vorbild während der Epoche III. Lackierung und Beschriftung sind inklusive Vindobona-Schriftzug perfekt ausgeführt worden.
Bestellnummern: 1373 (analog)/1373D (digital)/1373DS (digital+sound); Preise: 374/412/579 €

HERPA ▶ LPG-FAHRZEUGE UND JUNKERS F 13 DER LUFTHANSA FÜR H0



Sozialismus unterwegs: Trabant 601, AWZ P 70 und Framo 901/2.



Die Junkers F 13 wurde zwischen 1919 und 1932 über 300-mal gebaut.

Neue Fahrzeuge für Landwirtschaftliche Produktionsgenossenschaften (LPG) im Maßstab 1:87 bietet Herpa: Der blaue Trabi fährt für die LPG „Roter Oktober", der AWZ-Kombi und der Pritsche-Plane-Kleinlaster von Framo sind für die Molkerei-Genossenschaft Hainichen unterwegs. Doch wer lieber abhebt, wird sich über die urige Junkers F 13 „Nachtigall" der Lufhansa freuen. *Trabant: 093040; Preis: 12,95 €, AWZ P 70: 092715; Preis: 16,95 €, Framo 901/2: 092708; Preis: 19,95 €, Junkers F 13: 019354; Preis: 59,95 €*

SCHUCO ▶ MERCEDES 450 SL FÜR H0



Ein passendes Fahrzeug für den kommenden Sommer ist der elegante Roadster der Baureihe R 107 von Mercedes-Benz. Der Auto-Klassiker der 1970er-Jahre wurde von Schuco nun als Zinkdruckguss-Modell mit gelungenen Proportionen umgesetzt. Wegen der Offenheit des Fahrzeugs fällt jedoch die materialbedingte Karosserie-Dicke auf. *Bestellnr.: 261871; Preis: 8,95 €*

RAILBOYS ▶ S.K.G.L.B.-GÜTERWAGEN FÜR H0e

1930 entstand das Vorbild des Hochbord-Rungenwagens der Salzkammergut-Lokalbahn aus einem alten Heeresfeldbahn-Waggon. Das neue Railboys-Modell wird in Mischbauweise aus Messing und Resin gefertigt. Die Bordwände weisen eine feine Holzstruktur auf. Für die Drehgestelle wird auf Großserienteile aus dem N-Bereich zurückgegriffen. *Infos unter www.railboys.at*



WIKING ▶ DREHLEITEREINSATZ IN H0



Feuerwehrfahrzeuge gehen immer. Diesem Motto entsprechen die beiden neuen Wiking-Modelle: ein VW 411 als Einsatzleitwagen und eine Drehleiter Metz DL 32 auf Basis des MB Econic. Der große Altersunterschied der beiden Vehikel macht sich sowohl im Vorbild als auch im Modell bemerkbar. *VW 411: 086139; Preis: 10,49 €, Metz-Drehleiter: 062704; Preis: 32,99 €*

DELUXE MATERIALS ▶ MODELLBAU-KLEBSTOFFE



DM-Toys hat nun den Deutschland-Vertrieb von Deluxe Materials übernommen, einem britischen Hersteller von hochwertigen Modellbau-Klebstoffen und anderen nützlichen Bastelutensilien. Wir werden einige Deluxe-Produkte in den kommenden MEB-Ausgaben testen und näher vorstellen. *Infos unter www.dm-toys.de*

US-CORNER



Die 3513 trägt noch den Namen ihrer alten Bahngesellschaft.


Besonders bemerkenswert: der Führerstand am Auflieger-Heck.

Viele US-Modellbahner interessieren sich gar nicht so sehr für die ganz großen Bahngesellschaften, sie suchen sich für ihr Anlagenprojekt gerne auch mal eine sogenannte Branchline aus. Wie wäre es mit der Minneapolis, Northfield and Southern Railway (MNS)? Bevor diese von der Soo Line übernommen wurde, trugen die Fahrzeuge ein attraktives Blau, wie das neue Athearn-Modell der SD 39 (Art.-Nr.: 98781) aus dem Ready-To-Roll-Sortiment und die Nachbildung des Boxcars von Roundhouse (Art.-Nr.: 97923) beweisen.

In der ersten Zeit, nachdem die Missouri Pacific (Mopac) von der Union Pacific (UP) geschluckt wurde, erhielten zahlreiche ehemalige Mopac-Lokomotiven zwar das Farbschema des neuen Eigentümers, trugen aber noch den Schriftzug ihrer Ursprungsbahn. Ein Fahrzeug aus dieser Phase ist das Modell der Mopac-3513, eine GP 50 aus dem Hause EMD, das in der hochwertigen Genesis-Reihe bei Athearn produziert wird und mit Tsunami-Sound-Decoder ausgestattet ist (Art.-Nr.: G65433).

Für N-Bahner liefert Athearn neue Wagen: einen 50‘-Boxcar, der für den Reifenhersteller Uniroyal unterwegs ist (Art.-Nr.: 6615), einen 2-Bay-Centerflow-Schüttgutwagen des US-Chemiekonzerns PQ Corporation (Art.-Nr.: 12267) sowie einen sehr attraktiven Centerflow-Airslide-Schüttgutwagen (Art.-Nr.: 23986), der für den US-Zuckerhersteller American Sugar Refining unterwegs ist. Im Busch-Sortiment hingegen findet sich schon länger die legendäre Auflieger-Drehleiter des ehemaligen US-Spezialherstellers American LaFrance. Neu ist die Version der Gemeinde Summit in New Jersey (Art.-Nr.: 46009).


Als SUV noch Stil und Eleganz hatten: der Jeep Wagoneer.

Eine echte Formneuheit hingegen ist der Jeep Wagoneer, der 1963 erstmals auf den Straßen anzutreffen war und als Urahn aller heutigen SUV gilt. Das hinreißend schöne Brekina-Modell für H0 (Art.-Nr.: 19851) ist hervorragend detailliert und lackiert.



Ein sehr angenehmes Blau wählte die MNS für die Lackierung ihrer Fahrzeuge.



Das Thema Blau zieht sich auch durch die drei N-Modelle von Athearn.

FOTOS: RAINER ALBRECHT

IM RÜCKSPIEGEL ENTDECKT

VOR 50 JAHREN: Fest im Preßnitztal

☐ „Wissen Sie, wo Wolkenstein und Jöhstadt liegen?" So begann der Artikel zum 75. Geburtstag der Preßnitztalbahn im MODELLEISENBAHNER 8/1967. Heute braucht man das wohl keinem Eisenbahnfreund mehr zu erklären, der mustergültige Museumsbetrieb führte zu allgemeiner Bekanntheit. Vor 50 Jahren bereits wurde ein großes Volksfest abgehalten, zu dem tausende Gäste kamen. Der Sonderzug aus 13 Wagen, bespannt mit den beiden IV K-Loks 99 597 und 99 596, war natürlich ausverkauft. Damals standen wichtige Modernisierungsschritte an, was die Bremsausrüstung oder den Oberbau anging, denn das „Bähnel" war noch unverzichtbar.



FOTO: WERNER ILGNER/ARCHIV MEB

ROCO

Baureihe 85



☐ Bereits auf der Nürnberger Spielwarenmesse sorgten die ersten Exemplare der rauchenden H0-85 bei der Fachwelt auf der eindrucksvollen Höllental-Anlage für Aufsehen. Das superdetaillierte Modell der bulligen Güterzug-Tenderlok wusste nicht nur auf der dortigen Nachbildung des Ravenna-Viadukts, sondern auch bei ihrem ersten Besuch im Fotostudio der VG Bahn zu begeistern. Wir testen das Digitalmodell, wie immer ausführlich und kritisch, für den nächsten MEB.

MEB-FOTOWETTBEWERB

Treffsichere Glücksgöttin

☐ Fortuna hatte eine glückliche Hand, denn der wertvolle Preis unseres Fotowettbewerbs, eine LGB-V 200, ging an einen jungen Mann aus Koblenz: Benedikt Alfter. Die glückliche Hand wirkte gar zweimal hintereinander, denn der Schüler kann mit dem großen Modell sogar etwas anfangen. Er und sein Vater sind begeisterte Gartenbahner, und die beiden hatten noch keine V 200. Ob der Papa fragen muss, wenn er mal mit der neuen Lok fahren möchte?



FOTO: PRIVAT

Benedikt Alfter, ein großer Eisenbahnfan in Vorbild und Modell, mit seiner neuen LGB-Lok. Sage einer noch, es gäbe keinen Nachwuchs.

CHEMINS DE FER DU KAESERBERG

Zug des Monats: Ein Gotthard-EC

☐ Zwischen 1992 und 1997 fuhren Speisewagen vom Typ EW III im Dienste der „Le Buffet Suisse" am Gotthard. Am Kaeserberg ist ein solches Fahrzeug als Teil einer verkürzten Inlandsabteilung mit drei EW IV-Wagen unterwegs. Der Zug mit der Re 6/6 1640 „Münchenstein" kommt aus Stuttgart und führt an der Spitze fünf Kurswagen nach Lecce, darunter ein SBB-Liegewagen. Am Schluss, mit der Inlandsabteilung, läuft ab Singen bis Chiasso ein DB-Avmz 207. Solche Kompositionen mussten nach 1995 allmählich den Zügen der 1993 gegründeten Cisalpino AG weichen, anfangs den „Pendolini" ETR 470. Die bunten Gotthardzüge wurden Geschichte. Mehr unter: www.kaeserberg.ch.



FOTO: CHEMINS DE FER DU KAESERBERG

PIKO

V 180 ist da!

☐ Es war mal wieder Roll-Out für ein besonderes Piko-Modell: Am 22. März 2017 lud das Team um Piko-Chef Dr. René Wilfer im Glauchauer Lokschuppen zum Presse-Termin anlässlich der Auslieferung der neuen Gartenbahn-V 180. Glauchau, Heimat der „Interessengemeinschaft Traditionslok 58 3047 e.V.“ ist ebenso Heimat der noch betriebsfähigen 118 770. Der Sonneberger Modellbahnhersteller nutzte diese Möglichkeit, um Dr. Dresler, dem zum Roll-Out anwesenden Oberbürgermeister von Glauchau, den zahlreichen Medienvertretern sowie Fachhändlern aus der Region das neue Modell der BR 118 erstmals zusammen mit dem Vorbild der Öffentlichkeit zu präsentieren. Eine perfekte Gelegenheit, um das Original und die Nachbildung direkt zu vergleichen, gab es, als 118 770 mit ihrem unverkennbaren Dieselsound über die Drehscheibe ins Rundhaus fuhr und ihr zu Füßen das Gartenbahn-Pendant mit ebenfalls unverkennbarem Klang aus selbigem herausfuhr. Die Piko-118 ist nach der im letzten Jahr erschienenen 132 das zweite Modell einer Großdiesellok der DR mit Kultstatus unter Eisenbahnliebhabern. Die Baureihe 118 war die größte in der DDR gebaute Diesellok, wurde in Potsdam-Babelsberg gefertigt und erhielt deshalb von den Eisenbahnern auch den Spitznamen „Dicke Babelsbergerin“. Bis in die 1990er-Jahre wurde die Lok im Schnellzugverkehr eingesetzt, 1995 schieden die letzten Exemplare bei der DB AG aus. Aktuell sind noch einige wenige Maschinen bei Privatbahnen wie dem Erfurter Bahnservice sowie der Muldental-Eisenbahnverkehrsgesellschaft (MTEG) im Einsatz. Das neue V 180-Modell wird wie das gesamte Gartenbahnsortiment am Piko-Stammsitz im thüringischen Sonneberg produziert. Der unverbindliche empfohlene Verkaufspreis für die Piko-118 liegt bei 450 Euro. Einen ausführlichen Test können Sie in der kommenden Ausgabe des MEB lesen.



FOTO: STEFAN ALKOFER

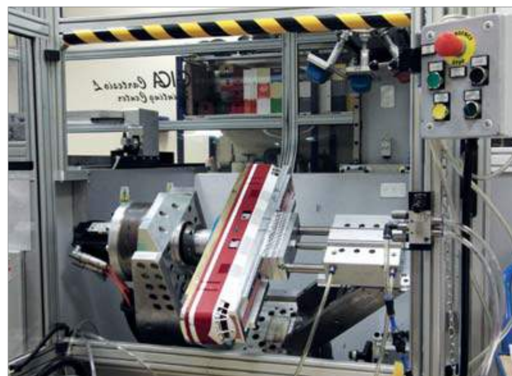
Große Geduld bewies Dr. René Wilfer bei den verschiedensten Fotowünschen der zahlreich anwesenden Fotografen.


FOTOS (3): PIKO

Hier sitzt der Chef im Führerstand. Mittlerweile eine nette Tradition ist die Wilfer-Figur in den Gartenbahnmodellen.



Die V 180-Produktion in Sonneberg lief in den letzten Monaten auf Hochtouren.



Das Bedrucken einer derart großen Lokomotive setzt auch die entsprechend großen Maschinen voraus.

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-240

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Stefan Alkofer (verantwortlich)

REDAKTION
Andreas Bauer-Portner (abp), Alexander Bergner (ba), Korbinian Fleischer (kf), Olaf Haensch (oh)
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

FREIE MITARBEITER DIESER AUSGABE
Hendrik Bloem, Dr. Rolf Brüning, Michael Robert Gauss, Dr. Karlheinz Haucke, André Marks, Richard Oed, Markus Tiedtke

ARTDIRECTOR/GRAFISCHE GESTALTUNG
Snezana Dejanovic

ANZEIGEN
Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein, Telefon (08141) 53481-153, Fax (08141) 53481-150, bettina.wilgermein@vgbahn.de

Evelyn Freimann, Telefon (08141) 53481-152, Fax (08141) 53481-150, e.freimann@vgbahn.de

Martina Just, Telefon (08141) 53481-154, Fax (08141) 53481-150, m.just@vgbahn.de

E-Mail: anzeigen@vgbahn.de
Anzeigenpreisliste Nr. 29, ab 1.1.2017,
Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

VERTRIEB
Elisabeth Menhofer (Vertriebsleitung, (08141) 53481-101)
Christoph Kirchner, Ulrich Paul (Außendienst, (08141) 53481-103)
Ingrid Haider, Angelika Höfer, Sandra Corvin, (Bestellservice, (08141) 53481-0)

SEKRETARIAT
Petra Schwarzendorfer, Melanie Hilpert

ABONNENTEN-SERVICE
FUNKE direkt GmbH
Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf
Telefon 0211/690789985
Fax 0211/69078970
E-Mail: modelleisenbahner@funkedirekt.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-100
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 4,90 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 57,40 €
Großes Abonnement 74.- €
EU- und andere europäische Länder:
Kleines Abonnement 68,60 €;
Großes Abonnement 82,- €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
Vogel Druck und Medienservice GmbH, Leibnizstr.5, D-97204 Höchberg

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim
Telefon (089) 31906-0, Fax (089) 31906-113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-200

GESCHÄFTSFÜHRUNG
Manfred Braun, Ernst Rebelein, Horst Wehner

VERLAGSLEITUNG
Thomas Hilge

ISSN 0026-7422

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]



FOTO: FRITZ WILLKE/SLG. STEFAN CARSTENS

ELEKTRISCH IN DIE ZUKUNFT

Vor 60 Jahren begann mit den Einheits-E-Loks der Baureihen E 10, E 40 und E 50 der große Traktionswandel im Schienenverkehr der Deutschen Bundesbahn.



FOTO: ABP

KLEBEN MIT LICHT

Sie kennen es vom Zahnarzt: UV-Licht führt, gezielt dosiert, zum schnellen Aushärten von Klebstoffen. Wir testen diese Technik für den Modellbau.

Das Juni-Heft erscheint am **10. Mai** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – an einem Mittwoch



FOTO: BELLINGRODT, SLG. VGBAHN

85 JAHRE BAUREIHE 85

Ein Geburtstag und ein neues Roco-H0-Modell – gute Gründe, an die beeindruckende Tenderlok zu erinnern.

AUSSERDEM

Abschieds-Frühling

Der Betrieb auf der Frankenwaldbahn wird sich ab Dezember komplett ändern. Höchste Zeit für letzte Fotos.

An meinem Küchentisch

Unsere neue Bastelserie für jedermann geht weiter. Lassen Sie sich überraschen.

Reise in die Altmark, Teil 2

Wir stellen einen weiteren Streckenabschnitt der sehenswerten Ausstellungsanlage vor und blicken zurück in die Geschichte.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.



FOTO: JÖRG CHOCHOLATY

PLASTIK-BRÜCKE WIE IM ORIGINAL

Im zweiten Teil unseres Bauberichts beschreibt Jörg Chocholaty die Umwandlung des Brücken-Bausatzes.



FOTO: HELGE SCHOLZ

ENTLANG DER BANKROTTMEILE

Der sehr reizvolle Abschnitt Limmritz – Waldheim der Strecke Riesa – Chemnitz trägt einen wenig schmeichelhaften Spitzamen.



PREISFRÜHLING MIT DER W13+ ...

Liliput L131191

Tenderlokomotive, BR 75 1-3
(ehem. Bad VI b), DRG, Ep. II
UVP ~~316,00~~ €
169,90 €



Betriebs-Nr. 75 278, Kessel und Fahrgestell aus Metalldruckguss, Motor mit Schwungmasse, Haftreifen, digitale Schnittstelle für steckbaren 21-poligen Decoder nach NEM 660, Zweilicht-LED-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, vorbereitet für den Einbau von Sound-Decoder und Lautsprecher, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, empf. Mindestradius 360 mm, LüP 139 mm.

Liliput L131182

Tenderlokomotive, BR 75 1-3
(ehem. Bad VI b), DB, Ep. III
UVP ~~310,00~~ €
169,90 €



Betriebs-Nr. 75 270, Kessel und Fahrgestell aus Metalldruckguss, Motor mit Schwungmasse, Haftreifen, digitale Schnittstelle für steckbaren 21-poligen Decoder nach NEM 660, Dreilicht-LED-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, vorbereitet für den Einbau von Sound-Decoder und Lautsprecher, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, empf. Mindestradius 360 mm, LüP 139 mm.

UVP: Unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers



Liliput L132029

Diesellokomotive, BR 753,
DB AG, Ep. V
UVP ~~232,00~~ €
139,90 €



Betriebs-Nr. 753 002-5, Fahrgestell aus Metalldruckguss, Motor mit Schwungmasse, Haftreifen, digitale Schnittstelle für steckbaren 21-poligen Decoder nach NEM 660, vorbereitet für den Einbau von Sound-Decoder und Lautsprecher, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Dreilicht-LED-Spitzensignal weiß/rot mit der Fahrtrichtung wechselnd, LüP 188 mm.

Liliput L132525

Elektrolokomotive, BR E 10, Vorserienlok,
DB, Ep. III, AC-Digital
UVP ~~254,00~~ €
99,99 €



Betriebs-Nr. E 10 001, Fahrgestell aus Metalldruckguss, Motor mit Schwungmasse, Haftreifen, digitale Schnittstelle für steckbaren 21-poligen Decoder nach NEM 660, vorbereitet für den Einbau von Sound-Decoder und Lautsprecher, umschaltbar auf Oberleitung, Kurzkupplungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Zweilicht-LED-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, empf. Mindestradius 360 mm, LüP 185 mm.

Sie erhalten diese und weitere lukrative Angebote – solange der Vorrat reicht – in folgenden Fachgeschäften:

Modellbahnshop elriwa
01454 Wachau · Radeberger Str. 32
Tel. 03528 - 441257 · info@elriwa.de
www.elriwa.de

Modellzentrum Hildesheim
31135 Hildesheim · Peiner Landstr. 213
Tel. 05121-289940 · sales@modellbahnecke.de
www.modellbahnecke.de/shop

Modellbahnladen & Spielparadies
33332 Gütersloh · Kampstr. 23
Tel. 05241-26330 · service@modellbahngt.de
www.modellbahngt.de

Modellzentrum Braunschweig
38118 Braunschweig · Kreuzstr. 16
Tel. 0531-70214313 · sales@modellbahnecke.de
www.modellbahnecke.de/shop

Modellbahn Kramm
40723 Hilden · Hofstr. 12
Tel. 02103-51033 · Kramm.Hilden@t-online.de
www.modellbahn-kramm.com

Modellbahn Raschka
44809 Bochum · Dorstener Str. 215–217
Tel. 0234-520505 · info@modellbahn-raschka.de
www.modellbahn-raschka.de

Technische Modellspielwaren Lindenberg
50676 Köln · Blaubach 6–8
Tel. 0221-230090 · info@lindenberg-modellbahn-koeln.de
www.lindenberg-modellbahn-koeln.de

Modellcenter Hünerbein
52062 Aachen · Markt 9–15
Tel. 0241-33921 · info@huenerbein.de
www.huenerbein.de

W. Schmidt GmbH
57537 Wissen · Am Biesem 15
Tel. 02742-930516 · info@schmidt-wissen.de
www.schmidt-wissen.de

Modell Pelzer
58095 Hagen · Potthofstr. 2–4
Tel. 02331-13477 · info@modellpelzer.de
www.modellpelzer.de

Spielwaren Kremers
59065 Hamm · Oststr. 56
Tel. 02381-25068
kremersspiel@aol.com

Modellbahnshop - Saar
66589 Merchweiler · Auf Pfuhlst 7
Tel. 06825-8007831 · mueller@mhc-saar.de
www.mhc-saar.de

Spielwaren Werst
67071 Ludwigshafen-Oggersheim · Schillerstr. 3
Tel. 0621-682474 · werst@werst.de
www.werst.de

Eisenbahn Dörfler
90402 Nürnberg · Färberstr. 34/36
Tel. 0911-227839 · info@eisenbahn-doerfler.de
www.eisenbahn-doerfler.de

Modeltreinexpress
NL-3135 HW Vlaardingen · Voorstraat 43-45
Tel. 0104357767 · info@modeltreinexpress.nl
www.modeltreinexpress.nl

„DIE WILDE 13 PLUS" — IMMER EINE SPUR KOMPETENTER!